

HONDA
The Power of Dreams



SUPERSPORT

2020



alpinestars

alpinestars



CB1000R
ELECTRIFIED

ONE GOAL

ONE SYSTEM

HONDA



LA COMPÉTITION EST LA MEILLEURE DES ÉCOLES

SOICHIRO HONDA

Ces machines sont conçues pour explorer les limites de la vitesse et des performances. Elles vous offriront des sensations fabuleuses sur piste, tout en conservant une adhérence irréprochable pour une maîtrise et une confiance totales sur route. Telle est la définition du pilotage d'une CBR.

SOMMAIRE

CBR1000RR-R FIREBLADE SP (NOUVEAU)	04
CBR1000RR-R FIREBLADE (NOUVEAU)	06
CBR650R	08
CBR500R	10
CARACTÉRISTIQUES	12
TECHNOLOGIES HONDA	14

CBR
FIREBLADE

LA PISTE EST VOTRE TERRAIN DE JEU

Comme la Fireblade, la version SP a été conçue pour la piste grâce à l'association des ingénieurs du HRC et de Honda. Ensemble ils ont créé une nouvelle partie cycle et un tout nouveau quatre cylindres en ligne dont les cotes supercarrées sont les mêmes que celles de la RC213V-S. Il délivre une puissance maximale de 217 ch à 14.500 tr/min et un couple de 113 Nm à 12.500 tr/min, figurant parmi les plus performants de la catégorie Superbike.

Les deux versions partagent également le même habillage aérodynamique et les mêmes technologies : une centrale inertielle à six axes, un contrôle de couple HSTC, une aide au départ Launch Control paramétrable, un système antiblocage ABS à 2 modes et un amortisseur de direction électronique HESD.

La Fireblade SP bénéficie en plus de suspensions, semi-actives Öhlins Electronic Control (S-EC) de seconde génération, épaulées par un amortisseur arrière de même marque. La fourche NPX fait appel à des cartouches pressurisées, offrant ainsi un contrôle d'amortissement plus linéaire et une meilleure absorption des irrégularités à haute vitesse. Elle améliore aussi la perception d'adhérence du pneu avant. Parallèlement, ces suspensions semi-actives sont réglables au tableau de bord grâce à l'interface OBTi (Öhlins Objective Based Tuning interface). D'origine également, le frein avant bénéficie des tout derniers étriers radiaux monoblocs Brembo Stylema à 4 pistons.



SYSTÈME DE FREINAGE

BREMBO® Avec étriers monoblocs Stylema® 4 pistons

ÖHLINS®

NPX Fourche avant

ÖHLINS®

OBTi Objective Based Tuning Interface

*La photo d'action présente une moto préparée pour la piste (non disponible sous cette forme à l'achat). Le modèle commercialisé est équipé de clignotants, de rétroviseurs et d'une plaque minéralogique.



TECHNOLOGIES



START MODE



SMART KEY



WCTRL



RMC



HESD



PGM-DSFI



HSTC



EURO 5



Plus d'informations sur : www.honda.be – www.honda.lu

CBR
FIREBLADE

NÉE POUR LA COURSE

La Fireblade est une toute nouvelle machine conçue par les ingénieurs du HRC et de Honda, qui emprunte largement les technologies développées pour la RC213V-S dérivée du MotoGP. Leur objectif "des performances absolues sur circuit".

Entièrement remanié, le 4 cylindres en ligne de 1.000 cm³ doit beaucoup à cette RC213V-S, dont la puissance maxi qui offre désormais 217 ch à 14.500 tr/min. Ce moteur adopte d'ailleurs les mêmes cotes supercarrées et possède une distribution mixte à linguets partiellement entraînée par une chaîne raccourcie grâce à un pignon intermédiaire, des pistons en aluminium forgé et des bielles en titane.

Ses équipements électroniques évoluent aussi pour affiner les réglages, avec une centrale inertielle à six axes, un contrôle de couple HSTC optimisé, une aide au départ Launch Control paramétrable, un système antiblocage ABS à 2 modes, un écran TFT de 5" et le démarrage sans clé Honda Smart Key.

La partie-cycle, nouvelle elle aussi, comprend un cadre diamant et un bras oscillant (également dérivés de la RC213V-S), tous deux en aluminium, des suspensions Showa, un amortisseur de direction électronique HESD repensé et réglable sur 3 positions et de nouveaux freins Nissin.

Enfin, l'aérodynamique a été soigneusement étudiée pour diminuer la résistance à l'air tout en stabilisant la machine à haute vitesse, grâce à des ailerons intégrés issus du MotoGP. Le résultat de tout ce travail est d'offrir au pilote en condition de course le meilleur coefficient de traînée de la catégorie. À vous d'en révéler tout le potentiel.



ÉCHAPPEMENT EN TITANE
AKRAPOVIČ®

POIDS TOUS
PLEINS FAITS
201 kg

CONTRÔLE DE COUPLE
HSTC Honda Selectable
Torque Control

*La photo d'action présente une moto préparée pour la piste (non disponible sous cette forme à l'achat).
Le modèle commercialisé est équipé de clignotants, de rétroviseurs et d'une plaque minéralogique.



TECHNOLOGIES



START MODE



SMART KEY



WCTRL



RMC



HESD



PGM-DSFI



HSTC



EURO
5

EURO 5



CBR 650R

AFFÛTÉE POUR LA ROUTE

Inspirée des lignes de la Fireblade tout en revendiquant sa personnalité propre, la CBR650R 2019 met ses qualités sportives au service des performances routières. La puissance maxi passe à 95 ch (70 kW, bridable à 35 kW par un kit de conversion pour les titulaires du permis A2), pour un couple maxi de 64 Nm – donc un rapport poids/puissance exemplaire. Mais le 4 cylindres en ligne se distingue aussi par son agrément, la poussée de couple à mi-régime et le grondement éloquent qui accompagne la montée du compte-tours jusqu'à la zone rouge, à 12.000 tr/min. L'embrayage antidribble facilite le passage des rapports et les rétrogradages un peu vifs, pendant que le contrôle de couple HSTC surveille la motricité de la roue arrière.

Pour faciliter la maniabilité en virage, son terrain de jeu favori, la partie-cycle s'allège de 5 kg. En outre, la nouvelle fourche inversée Showa à fonctions séparées SFF travaille en souplesse et assure une parfaite adhérence du pneu avant. La rigidité bien dosée des poutres elliptiques fournit un excellent retour de sensations des roues avant et arrière, chaussées de pneus de 120/70-17 et 180/55-17 pour une excellente adhérence. Le freinage est à la hauteur des performances d'ensemble, avec un double disque avant flottant de 310 mm pincé par des étriers radiaux à 4 pistons. Sur le sec comme sur le mouillé, l'ABS à deux voies contrôle la puissance de freinage. Enfin, le cockpit participe à la sportivité de la CBR650R, avec des demi-bracelets montés sous le té supérieur et une instrumentation LCD dotée d'indicateurs de rapport engagé et de changement de vitesse.



PUISSANCE
MAXI

70 kW (95 ch)
à 12.000 tr/min

COUPLE
MAXI

64 Nm
à 8.500 tr/min

CYLINDRES

4



TECHNOLOGIES

4
EURO 4

HECS3

HISS

HSTC



ABS



LED



PGM-FI



Plus d'informations sur : www.honda.be – www.honda.lu

CBR 500R

FURIEUSEMENT RAISONNABLE

Idéale pour débiter une carrière de motard sportif, la CBR500R 2019 s'inspire directement de la Fireblade. Les lignes plus acérées, plus agressives intègrent d'originales ailettes aérodynamiques et une double optique à LED qui lui donne un regard déterminé. Le montage des demi-bracelets sous le té supérieur dégage la vue sur le nouveau tableau de bord à affichage blanc sur fond bleu, avec indicateurs de rapport engagé et de changement de vitesse. Le bicylindre en ligne à refroidissement liquide développe 47,6 ch à 8.500 tr/min – c'est-à-dire les 35 kW compatibles avec le permis A2 – et un couple maxi de 43 Nm à 6.500 tr/min. Les arbres à cames, la levée des soupapes, l'admission et l'échappement ont été revus pour renforcer le couple à bas et moyen régimes, au profit de l'accélération. Un nouvel embrayage assisté antidribble facilite la montée des rapports et évite le blocage de la roue arrière en cas de rétrogradage brutal.

Côté suspensions, la fourche télescopique réglable en précharge assure confort et maîtrise. À l'arrière, un bras oscillant rigide de type caisson coopère avec un nouveau monoamortisseur de haute qualité à structure monotube, réglable en précharge sur 5 positions. Le simple disque avant "dentelle" de 320 mm mordu par un puissant étrier à deux pistons est secondé à l'arrière par un disque de 240 mm avec étrier simple piston. Un ABS à deux voies livré de série favorise la sécurité du freinage. Rapide et particulièrement économe, la CBR500R est un vrai vélo qui procure toutes les sensations d'une sportive, pour le plus grand plaisir des néophytes... et des pilotes chevronnés !



**PUISSANCE
MAXI**

35 kW (47,6 ch)
à 8.600 tr/min

**HAUTEUR
DE SELLE**

789 mm

**SUSPENSION ARRIÈRE
RÉGLABLE EN**

PRÉCHARGE



TECHNOLOGIES



EURO 4



ABS



HECS3



LED



HISS



PGM-FI



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

CBR1000RR-R FIREBLADE SP

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne, double ACT, linguets, 16 soupapes, à refroidissement liquide
Cylindrée	1.000 cm ³
Puissance maxi	160 kW (217,6 ch) à 14.500 tr/min
Couple maxi	113 Nm à 12.500 tr/min
Consommation / Émissions de CO ₂	6,3 l/100 km / 148 g/km

PARTIE-CYCLE

L x l x H (mm)	2.100 x 745 x 1.140
Hauteur de selle (mm)	830
Empattement (mm)	1.460
Poids tous pleins faits (kg)	201

ROUES, SUSPENSIONS ET FREINS

Freins (avant/arrière)	Double disque Ø 330 mm avec étriers radiaux Brembo 4 pistons / Simple disque Ø 220 mm avec étrier Brembo simple piston – ABS intégral paramétrable Sport / Circuit
Pneus (avant/arrière)	120/70-ZR17 / 200/55-ZR17
Suspension avant	Fourche inversée Öhlins NPX Ø 43 mm avec système Smart-EC entièrement réglable, débattement 125 mm
Suspension arrière	Pro-Link avec monoamortisseur Öhlins TTX36 et système Smart-EC entièrement réglable, débattement 143 mm



Grand Prix Red

Mat Pearl Morion Black

CBR1000RR-R FIREBLADE

Type	4 cylindres en ligne, double ACT, linguets, 16 soupapes, à refroidissement liquide
Cylindrée	1.000 cm ³
Puissance maxi	160 kW (217,6 ch) à 14.500 tr/min
Couple maxi	113 Nm à 12.500 tr/min
Consommation / Émissions de CO ₂	6,3 l/100 km / 148 g/km

L x l x H (mm)	2.100 x 745 x 1.140
Hauteur de selle (mm)	830
Empattement (mm)	1.460
Poids tous pleins faits (kg)	201

Freins (avant/arrière)	Double disque Ø 330 mm avec étriers radiaux Nissin 4 pistons / Simple disque Ø 220 mm avec étrier Brembo simple piston – ABS intégral paramétrable Sport / Circuit
Pneus (avant/arrière)	120/70-ZR17 / 200/55-ZR17
Suspension avant	Fourche inversée Showa BPF Ø 43 mm entièrement réglable, débattement 120 mm
Suspension arrière	Pro-Link avec monoamortisseur Showa BFRC, entièrement réglable, débattement 137 mm



Grand Prix Red

Mat Pearl Morion Black

CBR650R

4 cylindres en ligne, 16 soupapes, double ACT,
à refroidissement liquide

649 cm³

70 kW (95 ch) à 12.000 tr/min

64 Nm à 8.500 tr/min

4,9 l/100 km / 112 g/km

2.130 x 750 x 1.150

810

1.450

207

Double disque Ø 310 mm avec étrier 4 pistons / simple
disque Ø 240 mm avec étrier simple piston, ABS

120/70ZR17M/C - 180/55ZR17M/C

Fourche télescopique inversée 41 mm

Monoamortisseur réglable en précharge (10 positions),
bras oscillant en aluminium coulé



Grand Prix Red



Mat Gunpowder Black Metallic

CBR500R

Bicylindre en ligne, double ACT,
à refroidissement liquide

471 cm³

35 kW (47,6 ch) à 8.600 tr/min

43 Nm à 6.500 tr/min

3,5 l/100 km / 80 g/km

2.080 x 755 x 1.145

789

1.409

192

Simple disque Ø 320 mm avec étrier 2 pistons / simple
disque Ø 240 mm avec étrier simple piston, ABS

120/70ZR-17M/C / 160/60ZR-17M/C

Fourche télescopique Ø 41 mm, réglable en précharge

Mono-amortisseur Pro-Link réglable en précharge
(5 positions), bras oscillant en tubes d'acier de section
rectangulaire



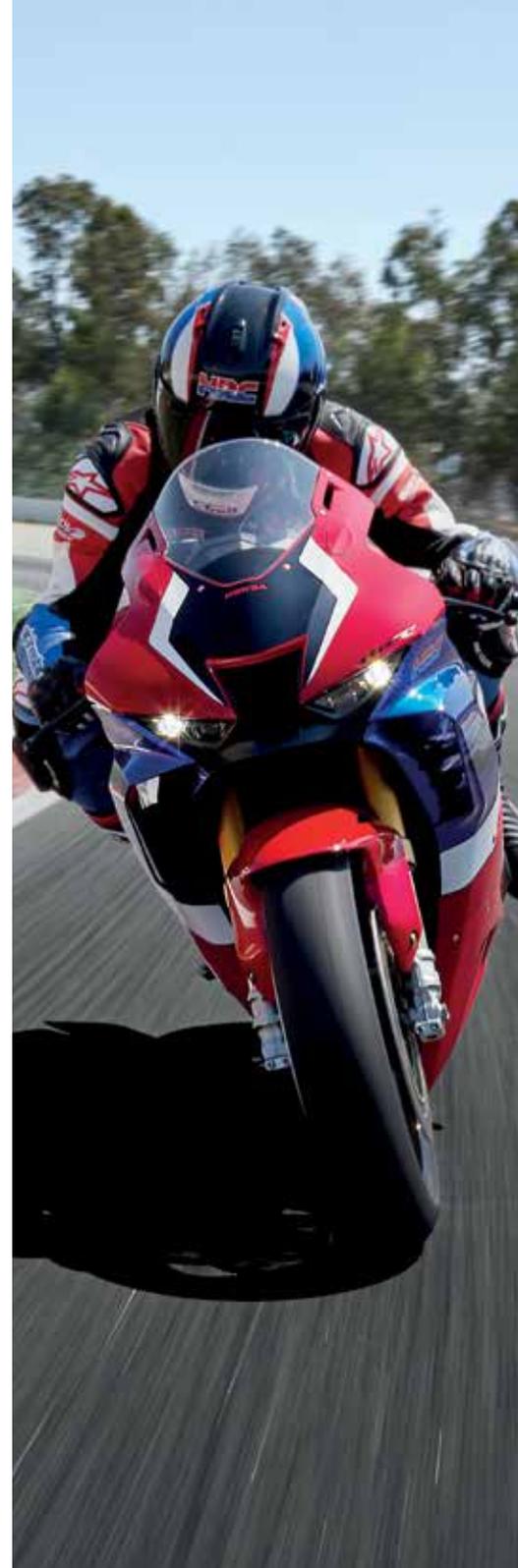
Grand Prix Red



Mat Axis Gray Metallic



Pearl Metalloid White



TECHNOLOGIES HONDA



ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM

Système de freinage antiblocage. Surveille la vitesse de rotation des roues afin d'éviter leur blocage.



NORME EURO 5

Conforme aux normes antipollution Euro 5.



NORME EURO 4

Conforme aux normes antipollution Euro 4.



HONDA ELECTRONIC STEERING DAMPER

Amortisseur de direction électrohydraulique Honda. Système limitant le guidonnage pour un pilotage plus facile et plus rassurant.



HONDA EVOLUTIONAL CATALYSING SYSTEM

Système Catalysé Évolutif Honda. Système maintenant le mélange air/carburant au plus proche du taux idéal afin d'obtenir la dépollution par catalyse la plus efficace possible.



HONDA IGNITION SECURITY SYSTEM

Système antidémarrage Honda. Système limitant les risques de vol en ne permettant de démarrer qu'avec l'une des deux clés codée d'origine.



HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL

Si le système d'antipatinage HSTC détecte une perte imminente de motricité, il réduit le couple pour permettre au pneu arrière de récupérer l'adhérence.



FEUX À LED

Plus lumineux et plus économes en électricité que les ampoules classiques, ils s'allument sans effet retard et durent plus longtemps.



PROGRAMMED DUAL FUEL INJECTION

Double injection séquentielle programmée. Système d'injection électronique disposant de deux jeux d'injecteurs spécifiques afin d'optimiser les performances sur toute la plage de régimes.



PROGRAMMED FUEL INJECTION

Injection électronique programmée. Système permettant de bonnes prestations dans toutes les conditions d'utilisation.



ÉTRIERS RADIAUX (RMC)

Les étriers de frein à montage radial assurent un meilleur alignement par rapport au disque. De plus, leur fixation aux deux extrémités augmente leur rigidité et améliore l'efficacité du freinage.



SMART KEY

Clé à puce intelligente qui permet une connexion à distance (moins de 2 m) et d'initier l'allumage du moteur d'une simple pression sur un bouton.



LAUNCH CONTROL

Une programmation spéciale de l'ECU optimise les performances au départ. Choisissez l'un d'eux, ouvrez les gaz, relâchez l'embrayage et la moto s'occupe du reste.



WHEELIE CONTRÔLE

La centrale inertielle mesure l'angle de tangage, puis relie ce paramètre à la vitesse de rotation des roues avant et arrière pour gérer la levée du train avant en fonction du niveau d'intervention choisi. Le niveau 1 correspond à un contrôle minimal, le niveau 2 est intermédiaire et le niveau 3 maximal. Il est aussi possible de désactiver complètement le contrôle du cabrage.

FIREBLADE

UNE MOTO CONÇUE POUR LA VITESSE

KIT INTÉGRAL BREMBO AVEC ÉTRIERS DE FREIN AVANT STYLEMA®

Les étriers radiaux monoblocs Brembo Stylema à 4 pistons de dernière génération assurent au frein avant une puissance incroyable, relayés par un levier et un maître-cylindre de même marque. Tout en conservant leur rigidité, ces étriers s'allègent de 7 % et contiennent moins de fluide hydraulique, pour une action plus instantanée.

Par souci de polyvalence (et en association avec le contrôle de levée du train arrière), l'ABS offre désormais deux modes : le mode SPORT, dédié à une utilisation sportive sur route, se caractérise par une puissance de freinage élevée mais un délestage limité de l'arrière, alors que le mode TRACK offre toute l'étendue et le ressenti du système de freinage, compte tenu des vitesses nettement plus élevées pratiquées sur circuit. Tous deux sont asservis aux mesures fournies par la centrale inertielle à six axes.



SUSPENSIONS SEMI-ACTIVES ÖHLINS ELECTRONIC CONTROL (S-EC) DE SECONDE GÉNÉRATION

La fourche NPX Öhlins fait appel à des cartouches pressurisées qui limitent le phénomène de cavitation, offrant ainsi un contrôle d'amortissement plus linéaire et une meilleure absorption des irrégularités à haute vitesse. Elle améliore aussi la perception d'adhérence du pneu avant. Le mono-amortisseur est également de marque Öhlins. Il est fixé en partie haute à l'arrière du carter moteur pour favoriser la maniabilité à haute vitesse.

LAUNCH CONTROL POUR DES DÉPARTS INRATABLES

Pour la compétition, les Fireblade sont équipées d'une assistance au départ. Même si la poignée des gaz est ouverte à fond, ce dispositif limite le régime moteur à 6.000, 7.000, 8.000 ou 9.000 tr/min (au choix), de manière à laisser le pilote se concentrer sur la gestion de l'embrayage. Un quickshifter livré de série optimise sa fiabilité et les performances sur circuit.

The logo for the CBR Fireblade motorcycle. It features the letters 'CBR' in a bold, black, italicized font. The 'R' is stylized with a red, flame-like shape extending from its right side. Below the 'CBR' text, the word 'FIREBLADE' is written in a smaller, black, sans-serif font.

CBR
FIREBLADE









DONNEZ VIE À VOS RÊVES

Soichiro Honda disait :

“Nous n’avons qu’un avenir et nous verrons nos rêves se réaliser si nous avons le courage de bousculer les conventions.”

Honda a toujours rêvé d’offrir aux hommes un monde meilleur. De là sont nées des inventions telles que l’ASIMO, le HondaJet, la NSX ou encore la légendaire Africa Twin. Les rêves ont une vraie force. Ils poussent à aller plus loin, à explorer de nouvelles idées, de nouvelles technologies et à trouver des solutions inédites aux problèmes. Il faut une bonne dose d’indépendance d’esprit, d’audace, mais aussi de passion et d’imagination pour ne jamais renoncer à ses rêves et leur donner vie dans le monde d’aujourd’hui.



Les caractéristiques techniques étant susceptibles d'évoluer, Honda Motor Europe Ltd. Belgian Branch se réserve le droit de modifier le catalogue à tout moment et sans préavis. Bien que tous les efforts soient faits pour éditer les informations les plus actualisées possibles et respecter au mieux la justesse des informations mentionnées, les catalogues et brochures sont parfois imprimés plusieurs mois avant la commercialisation des produits. Il peut arriver qu'ils ne prennent pas en compte certains changements de caractéristiques ou certaines difficultés passagères d'approvisionnement. De plus, certaines photos de cette brochure présentent des équipements en option. Les clients sont donc invités à discuter des caractéristiques avec leur concessionnaire, surtout si leur choix dépend d'un détail en particulier. Il est important de noter que les chiffres de consommation indiqués dans ce catalogue ont été obtenus par Honda selon les normes WMTC. Ces tests ont été menés sur un réseau routier normal avec un pilote et une moto sans équipements optionnels. La consommation instantanée peut varier selon le type de pilotage, l'entretien du véhicule, la pression des pneumatiques, l'installation éventuelle d'accessoires, le poids du pilote et de son passager et de nombreux autres facteurs.

ROULER PRUDEMMENT. Lire intégralement le manuel d'utilisateur. Apprendre à connaître son véhicule et ses possibilités. Rester toujours concentré et très attentif au comportement des autres usagers pour pouvoir être prêt à freiner en permanence, y compris en urgence. Porter toujours des vêtements appropriés, blouson, gants, casque... et ne jamais rouler après avoir consommé des boissons alcoolisées. La prudence et la courtoisie sont les qualités indispensables d'un bon conducteur. Certaines photos de cette brochure présentent des pilotes professionnels dans un environnement maîtrisé : ne jamais tenter de les imiter sur la voie publique. Honda approuve la loi que toutes les visières de casque doivent se conformer à la norme BS 4110. Les visières qui transmettent moins de 50% de la lumière visible ne peuvent pas être légalement utilisées sur la route.

Editeur responsable : Honda Motor Europe Ltd. Belgian Branch – Sphere Business Park – Doornveld 180 – B-1731 Zellik – Numéro de TVA : BE 0467.016.396

www.honda.be - www.honda.lu



Ne me jetez pas.
Donnez-moi à un de vos
amis ou recyclez-moi.

Le papier utilisé par Honda Motor
Europe provient de fabricants
responsables basés dans l'UE.



**BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN**