



SPORT/STANDARD/SCOOTER 2020



PUISSANCE ET PERFORMANCE : UNE COMBINAISON GAGNANTE

Lignes fluides, allure saisissante et débordantes de technologies avancées, les motos sport et standard de Honda sont renommées pour leur qualité de fabrication impeccable, leur fiabilité légendaire et leur performance dominante. Le parcours de Honda sur les pistes de course du monde entier est jalonné de championnats, et il est temps pour vous de profiter de cet héritage en ressentant tout le plaisir que peut vous faire vivre une moto sport ou standard de la gamme Honda.

« Fiez-vous à votre instinct, à votre talent, et continuez de rouler à moto. »

Marc Márquez

Huit fois champion du monde et pilote dans l'équipe de Repsol Honda



CBR1000RR-R Fireblade SP 2021



CBR650R



CBR500R



CB1000R



CB650R



CB500F



CB300R



GROM^{MC}



RUCKUS

SPORT

STANDARD

SCOOTER

CBR
FIREBLADE
CBR1000RR-R^{SP}
2021



CONTRÔLE TOTAL POUR LE CIRCUIT DE COURSE

L'ADN DE MOTOGP^{MC}

La moto CBR1000RR-R Fireblade SP a été créée de A à Z et conçue avec une participation importante de Honda Racing Corporation (HRC) et de son programme de développement en MotoGP^{MC}. La technologie du moteur et du châssis dérive largement de la RC213V-S, la « machine de MotoGP^{MC} légale sur la route », et son aérodynamisme s'inspire directement de la RC213V en MotoGP^{MC}. Le moteur, la maniabilité et l'aérodynamisme de la Fireblade SP sont faits pour offrir une performance sur piste optimale.

PUISSANCE MAXIMALE

Pour atteindre la puissance de sortie maximale et la dimension requise des soupapes, l'efficacité de la combustion et la réduction de la friction, le moteur de la Fireblade SP propose le même alésage de 81 mm et la même course de 48,5 mm que celui de la RC213V-S. Il s'agit d'un changement radical par rapport au modèle précédent (76 mm x 55 mm) et du plus grand alésage de toutes les motos à moteur quatre cylindres en ligne de 1 000 cm³.

FRICION RÉDUITE

La durabilité du moteur a été améliorée par la réduction de la friction interne. Les lobes des cames sont maintenant enduits de carbone sous forme de diamant amorphe (CDA) comme la RC213V-S. L'utilisation de ce procédé sur une moto construite à grande échelle est une première. Les cylindres sont également dotés d'un passage de dérivation inférieur intégré (brevet en instance) qui fait circuler l'eau froide du radiateur dans les chemises de refroidissement, tandis que la zone dessous utilise de l'eau non refroidie. Le résultat : une température plus basse et constante partout sur la surface des alésages, ce qui permet de réduire la distorsion et la friction.

COMMANDE DES SOUPAPES À ENGRENAGES RAPPROCHÉS (SEMI-CAM)

La distribution est entraînée par un nouveau dispositif de commande des soupapes à engrenages rapprochés (brevet en instance). Pour obtenir de hauts régimes et de hautes levées de cames, la chaîne est entraînée par le pignon de distribution situé sur le vilebrequin par l'entremise d'un engrenage intermédiaire, permettant l'utilisation d'une chaîne plus courte et plus légère.

ADMISSION D'AIR DYNAMIQUE

À l'extrémité du carénage avant, un conduit d'air dynamique passe par la colonne de direction, autour de l'axe de fourche, pour se faufiler jusqu'au boîtier de filtre à air. Cette trajectoire simple est rendue possible grâce à l'utilisation du système de clé intelligente Honda (Smart Key). La zone d'ouverture de ce système est équivalente à celle de la moto RC213V en MotoGP^{MC} et sa conception offre une pression dynamique élevée stable à une grande plage de vitesses.

MODES DE CONDUITE

Trois modes de conduite par défaut permettent de modifier la puissance et le caractère du moteur. Les modes Puissance (P), Freinage moteur (EB) et Contrôle du cabrage (W) peuvent tous être réglés. La Fireblade SP est également dotée d'un mode < Démarrage > en courses sur circuit.



CBR

650R



SORTEZ DE

L'ORDINAIRE

PERFORMANCE DYNAMIQUE

Le moteur de 649 cm³ à refroidissement liquide s'appuie sur une architecture interne compacte, des cylindres avec inclinaison à 30° vers l'avant qui abaisse le centre de gravité ainsi qu'un rapport poids-puissance exceptionnel.

SON ET ALLURE SPORT

L'échappement 4 en 1 sur le côté comporte une structure interne à double passage pour contribuer à réduire la contre-pression et produire une sonorité addictive à haut régime qui rappelle le précieux héritage de la série CBR.

SUSPENSION

L'avant de la CBR650R est équipé d'une fourche inversée de 41 mm de Showa^{MD} qui offre un poids réduit, une rigidité exceptionnelle et une excellente performance globale. De son côté, la bride de fourche inférieure en aluminium vient compléter le tout. L'amortisseur s'appuie directement sur le bras oscillant incurvé en aluminium moulé sous pression.

FREINAGE

Les étriers à 4 pistons à montage radial fonctionnent avec des disques de 310 mm à l'avant, tandis que le frein arrière appuie sur un disque de 240 mm. Le système ABS de série assure une plus grande tranquillité d'esprit lors d'arrêts soudains ou sur les chaussées incertaines.

SYSTÈME DE CONTRÔLE SÉLECTIONNABLE DU COUPLE (HSTC)

Le système de contrôle sélectionnable du couple Honda (HSTC) équilibre la puissance en détectant les différences de rapport de glissement entre les roues avant et arrière. Lorsque le pneu arrière perd de sa traction sur une surface glissante, le système HSTC est conçu pour entrer en jeu afin de limiter le couple en contrôlant l'injection de carburant, contribuant ainsi à éviter le dérapage du pneu arrière. Le système peut être ajusté ou désactivé par l'utilisateur.

EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ

En plus d'empêcher le blocage de la roue arrière en rétrogradation, l'embrayage à glissement limité contribue à réduire l'effort requis pour actionner le levier d'embrayage.

CBR

500R



ÉVEILLEZ VOS
500 SENS



PLUS DE PUISSANCE, PLUS DE COUPLE

Avec son alésage et sa course de 67 mm x 66,8 mm, le bicylindre parallèle à DACT et à refroidissement liquide de 471 cm³ est un moteur dit « carré », une configuration qui produit une combinaison optimale de couple et de puissance à bas régime ainsi qu'une excellente performance à haut régime. Cette augmentation de 4 % de la puissance et du couple par rapport à la génération précédente se traduit par une performance encore plus sportive.



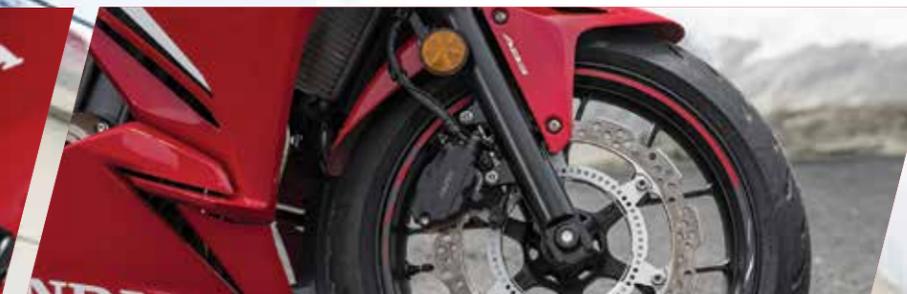
POSITION DE CONDUITE SPORTIVE

Les demi-guidons ont été abaissés et avancés, offrant une position plus dynamique, idéale pour la conduite sportive. L'ergonomie a été soigneusement configurée pour aider à favoriser la manœuvrabilité en ville, un accès facile des pieds au sol et un confort durable même pendant les longs trajets sur la route.



EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ

En plus d'empêcher le blocage des roues arrière à la rétrogradation, l'embrayage à glissement limité réduit de près de la moitié l'effort requis pour actionner le levier d'embrayage, ce qui contribue à réduire la fatigue de conduite, surtout en ville ou sur de longues distances.



SYSTÈME DE FREINS ANTIBLOCCAGE DE SÉRIE

D'efficaces étriers de freins, à deux pistons à l'avant et à simple piston à l'arrière, sont conçus pour procurer une force de freinage puissante, mais facile à moduler, même en conditions difficiles. Équipée du système ABS sophistiqué de Honda.



AUTONOMIE ACCRUE

Le réservoir d'essence a été redessiné, arborant un nouveau look plus agressif ainsi qu'une capacité accrue à 17,1 litres, affichant ainsi une autonomie d'environ 480 km synonyme de balades prolongées et d'interruptions diminuées.



CONDUITE CONFORTABLE ET SPORTIVE

La suspension arrière Pro-Link^{MP} est dotée d'un monoamortisseur réglable en précharge (comme ceux que l'on trouve sur les motos sport de plus grande capacité) avec cinq positions de réglage de la précontrainte du ressort, remplaçant la conception tubulaire double du modèle précédent. Son piston à grand diamètre contribue à assurer une excellente réponse de la suspension et une meilleure dissipation thermique. L'amortisseur est relié à un bras oscillant à caisson en acier rigide par des pièces terminales de réglage de chaîne en acier embouti. L'amortisseur, tout comme la fourche réglable de 41 mm, est étalonné pour procurer une conduite à la fois confortable et sportive.

CB1000R



LA RÉVOLUTION
NEO SPORTS CAFÉ



PERFORMANCE DYNAMIQUE

Fruit d'une ingénierie experte et offrant dynamisme et puissance, le moteur 4 cylindres de 998 cm³ produit un généreux couple à moyen régime.



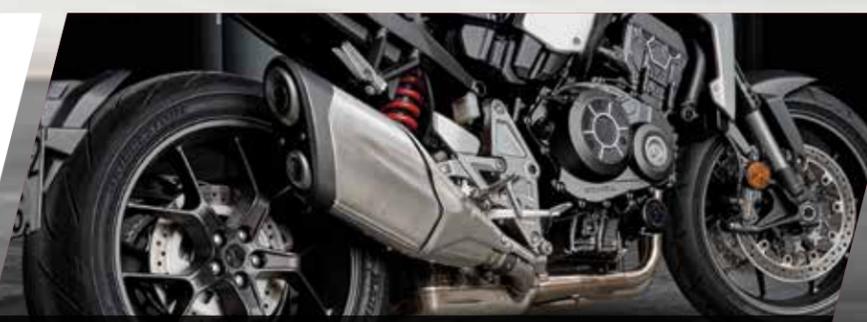
STYLE EMBLÉMATIQUE

Le nouveau design Neo Sports Café est une réinterprétation moderne et minimaliste du style emblématique. Il allie une allure sport brute à un style café racer et combine un bras oscillant unilatéral et un phare à DEL puissant.



SUSPENSION SPORTIVE

Ensemble de suspension entièrement réglable avec fourche inverse Showa à gros pistons et à éléments séparés à l'avant, et suspension monoamortisseur Showa.



SON AUTHENTIQUE

La performance réactive est rehaussée par un système d'échappement à conception dynamique de type « 4 en 2 en 1 » permettant une plus grande admission et comportant des soupapes d'échappement et des corps de papillon de plus grande dimension.



MODES DE CONDUITE

Avec ses différents modes de conduite, y compris quatre modes sélectionnables qui changent le facteur de réaction de la manette des gaz (standard, sport, pluie, utilisateur), vous trouverez celui qui convient à votre style.



CAPACITÉS DE FREINAGE AVANCÉES

Système de freinage à haut rendement avec double disque avant, comme celui de l'emblématique CBR1000RR, et système antiblocage ABS à deux canaux.

CB650R



AUX
DEVANTS

Modèle accessorisé montré

GROUPE MOTOPROPULSEUR ÉQUILIBRÉ

Réglé pour fournir un couple accru et une performance sans effort à faible et à moyen régime, le moteur de 649 cm³ à DACT fait intervenir un système d'activation directe des cames tandis que le taux de compression de 11,6 à 1 augmente la puissance de pointe à 11 000 tr/min. En plus d'empêcher le blocage des roues arrière à la rétrogradation, l'embrayage à glissement limité contribue à réduire l'effort requis pour actionner le levier d'embrayage.

SUSPENSION

La suspension avant de la CB650R repose sur une technologie de pointe. La fourche inversée de 41 mm de Showa est plus légère, ce qui permet une manœuvrabilité exceptionnelle et une excellente performance globale. De son côté, la bride de fourche inférieure en aluminium vient compléter le tout. L'amortisseur s'appuie directement sur le bras oscillant incurvé en aluminium moulé sous pression et offre sept niveaux de réglage de la précontrainte du ressort.



CONCEPTION DE COMBATTANTE

Les collecteurs d'échappement exposés et détournés sur le côté rendent hommage au modèle rétro CB400 tout en arborant une conception combattive urbaine. L'échappement comporte maintenant un alésage plus large et incliné vers le haut pour augmenter le débit d'air tout en produisant un son mélodieux.



PUISSANCE

Équipée de disques de 310 mm, la CB650R est également dotée d'étriers à quatre pistons à montage radial à l'avant et de disques de 240 mm à l'arrière. Jumelés au système antiblocage ABS à deux canaux, ils procurent à la moto sport une puissance de freinage linéaire et facile à moduler.



CADRE PLUS LÉGER

Le cadre double-poutre en acier de la CB650R est conçu pour être léger et robuste tout en améliorant la centralisation de la masse afin de favoriser une maniabilité sportive et une rétroaction élevée de la part des motocyclistes.



ROUES PLUS LÉGÈRES

Les roues en Y à cinq rayons allient rigidité et légèreté, offrant ainsi une maniabilité souple et une meilleure absorption des bosses.

CB500F



PRENEZ LA ROUTE LA
MOINS FRÉQUENTÉE

CONFORTABLE ET SPORTIVE

La suspension arrière Pro-Link^{MD} est dotée d'un monoamortisseur réglable en précharge (comme ceux que l'on trouve sur les motos sport de plus grande capacité) avec cinq positions de réglage de la précontrainte du ressort, remplaçant la conception tubulaire double du modèle précédent. Son piston à grand diamètre contribue à assurer une excellente réponse de la suspension et une meilleure dissipation thermique. L'amortisseur, tout comme la fourche réglable de 41 mm, est étalonné pour procurer une conduite à la fois confortable et sportive.

PLUS DE PUISSANCE, PLUS DE COUPLE

Avec son alésage et sa course de 67 mm x 66,8 mm, le bicylindre parallèle à DACT et à refroidissement liquide de 471 cm³ est un moteur dit « carré », une configuration qui produit une combinaison optimale de couple et de puissance à bas régime ainsi qu'une excellente performance à haut régime. Il en résulte une augmentation de 4 % de la puissance et du couple, ce qui veut dire une performance encore plus sportive.



EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ

En plus d'empêcher le blocage des roues arrière à la rétrogradation, l'embrayage à glissement limité réduit de près de la moitié l'effort requis pour actionner le levier d'embrayage, ce qui contribue à réduire la fatigue de conduite, surtout en ville ou sur de longues distances.



FREINAGE PUISSANT

L'étrier de frein avant à deux pistons et l'étrier simple piston à l'arrière sont conçus pour procurer une puissance de freinage élevée, mais facile à contrôler. En outre, le système ABS à deux canaux procure une tranquillité d'esprit supplémentaire sur les surfaces de roulement à faible adhérence.



RÉPONSE FRANCHE À LA COMMANDE DES GAZ

L'injection électronique de carburant PGM-FI contribue à maintenir l'efficacité du moteur dans pratiquement toutes les conditions et à assurer une réponse franche à la commande des gaz.



PASSAGE DE VITESSES EN DOUCEUR

L'indicateur de rapport et l'indicateur d'accélération réglable facilitent l'utilisation de la boîte à six rapports à passage doux.

CB300R



L'INDISPENSABLE
CAFÉ RACER

PERFORMANCE AVANTAGEUSE

Compact, le monocylindre de 286 cm³ à DACT, à quatre soupapes et à refroidissement liquide de la CB300R est apprécié des motocyclistes pour sa fougue et sa réactivité. Il fonctionne aussi extraordinairement bien dans les conditions routières réelles, déployant une puissance abondante tant en ville que sur l'autoroute.

LECTURE FACILE DES INFORMATIONS

L'affichage d'instruments ACL multifonction, à la fois mince et léger, présente clairement les données sur la vitesse, le régime du moteur, le niveau de carburant et le rapport de transmission, grâce à des indicateurs visibles disposés en haut de l'écran d'affichage.

CONSTRUCTION HAUT DE GAMME

Le cadre de la CB300R, qui confirme son style minimaliste, est dessiné suivant les mêmes lignes Neo Sports Café que celles de la CB1000R et la CB650R, et est fait d'acier tubulaire et pressé. De son côté, le bras oscillant est construit à partir de plaques d'acier de forme irrégulière en coupe transversale.

SYSTÈME ABS DE SÉRIE

Le frein avant est doté d'un disque à contour ondulé avec étrier en monte radiale à quatre pistons et le frein arrière, d'un disque à contour ondulé de 220 mm avec étrier à un piston. Ces deux freins à disque sont équipés d'un système de freins antiblocage à deux voies. Ce système hautement sophistiqué, contrôlé par une unité de mesure de l'inertie (IMU), assure un freinage parfaitement équilibré entre l'avant et l'arrière et fournit une incroyable sensation, dans pratiquement toutes les conditions de conduite.

MARQUE DE CONFIANCE

Conjugué à la transmission à six rapports, le moteur produit une courbe de couple remarquablement large et offre une solide performance dès les bas régimes. La large plage de puissance rend la CB300R facile à conduire, tant lors des arrêts et départs fréquents que sur l'autoroute, avec une impressionnante économie de carburant.

MOINS DE VIBRATIONS – PLUS DE CONFORT

Un arbre d'équilibrage entraîné par pignons endigue les vibrations et augmente le confort de roulement. Il est placé si près du vilebrequin, afin d'améliorer la centralisation de masse, que ses pesées d'équilibrage passent entre les deux contrepoids du vilebrequin.

GRAND



**TAILLE RÉDUITE,
PLAISIR ACCRU**



PUISSANT SYSTÈME DE FREINAGE

Le disque de 220 mm avec étrier à double piston à l'avant et disque de 190 mm avec étrier à simple piston à l'arrière sont conçus pour procurer une forte puissance de freinage.



AUSSI DIVERTISSANT QU'ÉCONOMIQUE

Le monocylindre quatre temps à SACT de 125 cm³ offre le meilleur de tous les mondes avec son excellence en cote de consommation de carburant, son accessibilité et tout le plaisir et les capacités pratiques qu'il offre.



AFFICHAGE INTUITIF

L'instrumentation numérique à ACL comprend compteur de vitesse, compteur kilométrique et totalisateurs journaliers A et B, horloge et jauge de carburant.



Moto de l'année-modèle précédente montrée.

EXCELLENTE RÉPONSE À LA COMMANDE DES GAZ

Le système d'injection de carburant programmée (PGM-FI) offre une excellente réponse à la commande des gaz en surveillant en continu de nombreuses variables pour contribuer à assurer le bon mélange air/carburant pour chaque condition de conduite et condition atmosphérique.



CONTRÔLE SUPÉRIEUR

La fourche inversée de 31 mm, comme une moto pleine grandeur, offre 100 mm (3,9 po) de débattement bien contrôlé. Le bras oscillant en acier et le robuste monoamortisseur offrent 104 mm (4,1 po) de débattement confortable à la roue arrière.



FAITES-VOUS REMARQUER

Le modèle est habillé d'un carénage aux lignes agressives et aux couleurs attrayantes. L'éclairage à DEL puissant vous fera remarquer à coup sûr.

RUCKUS



LA VIE EST PLUS AMUSANTE QUAND VOUS
DÉMARREZ UN RUCKUS



Confort et confiance

Selle bien rembourrée, aussi basse que 735 mm (28,9 po) pour une confiance accrue lors des arrêts.



Excellente vision nocturne

Double phare avec ampoules 35 watts. Les feux de route/croisement procurent un éclairage de nuit généreux.



Informations à portée de main

Instrumentation comprenant un compteur de vitesse et un compteur kilométrique analogiques et des témoins de carburant, de température du liquide de refroidissement et d'allumage des feux de route/croisement. Le témoin lumineux du carburant est activé lorsqu'il ne reste que 1,1 litre.



Puissance de freinage

Freins à tambour avant et arrière offrant un freinage plus puissant et prévisible.



Il colle à la route

Pneus surdimensionnés offrant une meilleure adhérence sur la chaussée.



Puissance suffisante

Le monocylindre léger de 49 cm³, à 4 temps, ACT et refroidissement par liquide procure une puissance accrue pour rouler en ville.

Pourquoi Honda?

Il est dans notre nature même de toujours aller de l'avant. Nous cherchons toujours à explorer de nouvelles idées pour être certains de rester à l'avant-garde de l'innovation et de la performance. Le véritable savoir-faire est le résultat de l'expertise et de la passion qui s'unissent pour créer quelque chose qui se voit, se ressent et fonctionne d'une manière qui révèle un souci du détail sans compromis.

Des tests approfondis et des réglages minutieux sont exécutés à chaque étape de notre processus d'ingénierie afin que le résultat final soit optimisé pour offrir l'expérience la plus emballante et la plus confortable possible. Honda vise à offrir une performance optimale pour tous les produits que nous développons, depuis la base jusqu'au sommet; des circuits jusqu'à la rue; sur route et hors route. Nous fabriquons des produits pour ceux qui recherchent vraiment une performance éprouvée, sans sacrifier la fiabilité qui toujours accompagne le nom de Honda.



  Honda Motorcycles Canada

@HondaMotoCA



MD/MC – Marques déposées ou de commerce de Honda Canada Inc., ou utilisées sous autorisation légale de Honda Motor Co. Ltd. ou de tiers. Conduire une motocyclette peut comporter des dangers. Pour votre sécurité, portez toujours un casque, de la protection pour les yeux et des vêtements protecteurs chaque fois que vous roulez. Ne conduisez jamais sous l'influence de drogues ou d'alcool. Ne tentez jamais d'effectuer des cascades. Inspectez votre véhicule avant de l'utiliser et lisez votre manuel du propriétaire. Honda recommande à tous les conducteurs de suivre un cours de formation. Conformez-vous toujours à toutes les lois et à tous les règlements, faites preuve de bon sens et respectez les droits des autres lorsque vous conduisez. Certaines des caractéristiques et technologies décrites dans cette brochure comportent des limitations. Consultez le manuel du propriétaire pour les détails complets. Les caractéristiques, illustrations et équipements représentés dans cette brochure sont basés sur les dernières informations disponibles au moment de la publication. Bien que les descriptions, les caractéristiques, les illustrations de modèles, les couleurs et les accessoires nous semblent exacts, leur précision ne peut être garantie. Sauf erreurs et omissions. Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis. Toutes les caractéristiques indiquées dans cette brochure ne s'appliquent qu'aux modèles vendus et enregistrés au Canada par un concessionnaire autorisé. Certains des modèles ou des accessoires peuvent différer légèrement des illustrations. Certains des ou tous les accessoires montrés peuvent ne pas être de série mais plutôt offerts en option à coût supplémentaire. Les photographies représentent des pilotes professionnels sur circuit fermé. Visitez honda.ca pour plus d'informations sur la sécurité.

© Honda Canada Inc., 2020. Tous droits réservés.



honda.ca