



STREET & TOURING | 2024



Rouler en toute liberté

Vous pouvez arpenter fièrement les rues, en affirmant votre présence et en bénéficiant de la polyvalence de nos machines. Sentez-vous libre d'explorer la ville pour découvrir tout ce qu'elle a à offrir. Ou, si vous préférez prendre la route, embarquez pour un long voyage inoubliable à travers villes, pays et continents. Il n'y a qu'une seule limite : votre imagination.



SOMMAIRE

CB750 HORNET	04
CB500 HORNET NOUVEAUTÉ	06
CB1000R+	08
CB650R NOUVEAUTÉ	10
CB300R	12
CB125R	14
CMX1100 REBEL MISE À JOUR	16
CMX500 REBEL MISE À JOUR	18
CL500	20
MONKEY 125	22
DAX 125 MISE À JOUR	24
MSX 125 GROM	26
CB125F MISE À JOUR	28
GL1800 GOLD WING MISE À JOUR	30
GL1800 GOLD WING TOURING MISE À JOUR	32
NT1100 MIS À JOUR	34
CARACTÉRISTIQUES	36
TECHNOLOGIE HONDA	44

HORNET
150

Secouez la ruche

Faites fi de vos habitudes. Le temps est venu pour une nouvelle génération de bousculer l'ordre établi. Tout commence par un nouveau moteur bicylindre 8 soupapes de 755 cc développant une puissance incroyable, la meilleure de sa catégorie. Ajoutez à cela un châssis léger conçu pour une conduite sportive. Enveloppez le tout dans un style streetfighter qui fait tourner les têtes - créé par une équipe de jeunes designers dans notre centre de R&D de Rome - et la nouvelle CB750 Hornet peut prendre son envol. Aucune autre machine n'est capable de s'approcher d'elle.

Vous voulez de la puissance pour vous amuser ? Jugez plutôt : 67,5 kW et un couple de 77 Nm, avec un embrayage assisté / à glissement pour faciliter les montées en régime et gérer la roue arrière en cas de rétrogradage rapide. Ce moteur n'est pas avare en sensations. Le vilebrequin calé à 270° offre un caractère délicieux à bas régime. Et nous avons réglé la tonalité de l'échappement pour qu'elle soit riche en pulsations à bas et moyen régime, et pour qu'elle fasse place à un hurlement rauque à haut régime. La précision du système Throttle By Wire (TBW) s'exprime à travers 3 modes de conduite par défaut : SPORT, STANDARD et RAIN, ainsi qu'un mode USER personnalisable pour affiner (sur 3 niveaux) le Honda Selectable Torque Control (HSTC) et le Wheelie Control. Vous pouvez également régler séparément la puissance du moteur et le frein moteur très aisément car l'écran TFT couleur de 5 pouces offre une belle interface intuitive ainsi que le système Honda de commande vocale pour Smartphone (HSCVs) pour la connectivité.

Conçue autour d'un nouveau cadre diamant en acier, la Hornet avance une hauteur de selle de 795 mm, ce qui la rend facile à manier. Avec une position de conduite naturellement droite et un poids en ordre de marche de 190 kg, elle se guide rapidement et offre un contrôle et un retour d'information précis grâce à la fourche Showa SFF-BP USD de 41 mm et à l'amortisseur arrière Pro-Link. En ville ou dans les sections sinueuses, elle se balance aisément grâce à ses dimensions compactes qui lui confèrent une agilité remarquable. De leur côté, les étriers avant à montage radial et à 4 pistons assurent une puissance de freinage de haute performance. Et avec la Hornet, le plaisir de conduire n'est pas réservé aux détenteurs d'un permis de conduire full power. Une reprogrammation de l'ECU est possible chez les concessionnaires Honda pour brider le moteur à 35 kW, ce qui le rend compatible avec le permis A2. Et remettre la Hornet en version pleine puissance se révèle tout aussi simple.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

68 kW

COUPLE MAXIMAL

77 Nm

POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ

190 kg

Caractéristiques principales

- OPTION PERMIS A2 DISPONIBLE
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ
- TROIS MODES DE CONDUITE PAR DÉFAUT + MODE USER PERSONNALISABLE
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- HONDA ROADSYNC
- FOURCHE INVERSÉE SHOWA 41 MM À GROS PISTON (SFF-BP) & À FONCTION SÉPARÉE
- AMORTISSEUR ARRIÈRE SHOWA PRO-LINK
- DOUBLE ÉTRIERS AVANT NISSIN À MONTAGE RADIAL ET À QUATRE PISTONS



HORNET
500

Rejoignez la bande

Vous êtes prêt pour découvrir une conduite excitante ? Alors vous devez découvrir notre nouvelle CB500 Hornet. Son style agressif typé streetfighter est imprégné de l'ADN de la Hornet. Et c'est une moto prête à affronter la ville : la CB500 Hornet est compacte, avec une position de conduite naturellement droite et une hauteur de selle réduite qui vous permet de prendre résolument les choses en main.

Les roues légères à 5 branches, le bras oscillant sportif en aluminium et les repose-pieds réduisent la masse pour une direction ultra-rapide et sans effort. Les deux disques de 296 mm et les étriers Nissin à deux pistons à montage radial offrent un freinage puissant et progressif. La fourche Showa inversée de 41 mm à fonction séparée et gros piston (SFF-BP) vous permet d'attaquer les virages à fond, avec tout le retour d'information et l'adhérence dont vous avez besoin. Et même plus.

Le moteur bicylindre conforme au permis A2 procure un plaisir fou aux nouveaux motards comme aux pilotes bénéficiant déjà d'une certaine expérience. Ceux-ci profiteront également d'un embrayage à glissement limité de série pour améliorer la durabilité et les performances générales. Le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) gère en douceur la traction de la roue arrière, sur le sec comme sur le mouillé, de sorte que rouler en ville - ou attaquer une série de virages - constitue toujours un plaisir.

Et cette moto vous en donne pour votre argent. L'écran TFT couleur de 5 pouces est entièrement nouveau, tout comme le commodo rétroéclairé positionné de façon très naturelle sur le guidon. Les deux ont été conçus ensemble pour une utilisation facile, et l'écran a été développé pour minimiser les reflets du soleil. Il offre également une connectivité complète grâce à l'application Honda RoadSync. Première de sa catégorie, pour les Smartphones Android et iOS, elle permet d'accéder à la navigation à l'écran, virage par virage, de passer et de recevoir des appels ou d'écouter de la musique tout en roulant.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

35 kW

COUPLE MAXIMAL

43 Nm

TRANSMISSION

6 VITESSES

Caractéristiques principales

- COMPATIBLE AVEC LE PERMIS A2
- ÉCRAN TFT 5 POUCHES AVEC CONNECTIVITÉ ROADSYNC
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- MBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ
- PHARES LED
- FREINS À MONTAGE RADIAL
- DOUBLE DISQUE AVANT
- FOURCHE SHOWA SFF-BP USD DE 41 MM



CB
1000R+

Passez au niveau supérieur

Elle a été conçue, non pas pour briller dans la lumière, mais dans l'ombre et pour offrir des sensations à l'état pur. Elle est définie par l'obscurité. La CB1000R+ se caractérise par un style agressif et un moteur quatre cylindres en ligne incroyablement puissant, trois modes de conduite standard et le contrôle de traction HSTC. Le châssis est équipé d'un bras oscillant latéral, d'une fourche Showa inversée réglable Big Piston à fonctions séparées (SFF-BP) et d'étriers de frein avant 4 pistons à montage radial. Elle est également équipée de série d'un écran TFT de 5 pouces et du système Honda Smartphone Voice Control.

Hormis les détails en aluminium usiné, tout ce qui est exposé est noir : une peinture Graphite Black profonde orne le réservoir de carburant et le capot de la selle passager. Les courbes du sous-châssis en aluminium sont noires, tout comme les silencieux d'échappement 4-2-1. Les protections de radiateur et les couvercles de boîte à air anodisés sont foncés. La finition anodisée du saute-vent couvrant l'écran d'instrumentation ajoute une touche stylée tout en renforçant les aspects pratiques avec la déflexion du vent apportée. Un plus non négligeable juste au-dessus du phare au contour « black ».

Pour un look entièrement personnalisé et travaillé à la main, le travail de l'ingénieur sur le collier supérieur du guidon en aluminium se marie à l'usinage complexe des roues en aluminium moulé, du moteur et des plaques de pivotement du bras oscillant. En guise de touche finale subtile, la fourche Showa SFF-BP se voit recouverte d'une couche Black Titanium. Mais la CB1000R+ ne se contente pas d'en mettre plein la vue. La vitesse d'exécution est importante et le quickshifter réglable sur trois niveaux permet des montées en régime instantanées, sans utiliser l'embrayage, et facilite également les rétrogradages. La sensibilité du changement de vitesse peut être réglée entre soft, medium et hard.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



Photos du modèle 2021



PUISSANCE MAXIMALE

107 kW

COUPLE MAXIMAL

104 Nm

TRANSMISSION

QUICK SHIFTER 3 NIVEAUX

Caractéristiques principales

- DESIGN ENTièrement NOIR
- PIÈCES USINÉES EN ALUMINIUM DE SÉRIE
- ÉCRAN TFT 5 POUCES
- TROIS MODES DE CONDUITE PAR DÉFAUT + MODE USER PERSONNALISABLE
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- SAUTE VENT ET DOSSERET DE SELLE
- SYSTÈME DE COMMANDE VOCALE POUR SMARTPHONE HONDA
- PRISE DE RECHARGE USB TYPE-C



CB
650R

NEO SPORTS CAFÉ

Perfection minimaliste

C'est ici que l'on trouve la magie du quatre cylindres à l'état pur. Légère et performante aussi bien en ville que sur les routes sinueuses, la CB650R offre une accélération exaltante, une agilité sensationnelle et un nouveau look rétro dépoli inspiré de la CB1000R Neo Sports Café. Le capot de selle compact de forme trapézoïdale est placé assez haut, et le phare avant épuré et cerclé d'aluminium reprend la signature lumineuse à LED de la CB1000R.

Le moteur à double arbre à cames en tête développe une puissance maximale de 70 kW - avec une zone rouge à 12.000 tr/min - et un couple de 63 Nm. Pour les détenteurs du permis A2, une conversion en 35kW est disponible (effectuée par un concessionnaire Honda), qu'il sera facile de remettre en version pleine puissance une fois le permis A obtenu. Le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) gère en douceur la traction de la roue arrière, sur sol sec ou mouillé, et un embrayage à glissement limité empêche le blocage des roues arrière en cas de freinage brusque ou de rétrogradage. La fourche avant inversée Showa SFF-BP de 41 mm de haute qualité offre à l'adhérence du pneu avant un contrôle précis et des sensations jusque dans le bout des doigts. Deux étriers à quatre pistons à montage radial pincent fortement les disques ondulés de 310 mm.

Un tout nouvel écran TFT couleur de 5 pouces se voit commandé par un commutateur rétroéclairé placé sur le guidon et qui tombe parfaitement en main. Les deux ont été conçus ensemble pour une utilisation facile, et l'écran a été développé pour minimiser les reflets du soleil. Il offre également une connectivité complète grâce à l'application Honda RoadSync. Disponible sur les smartphones Android et iOS, cette application vous permet d'accéder à la navigation à l'écran, de passer et recevoir des appels ou d'écouter de la musique pendant que vous roulez. Et pour une visibilité optimale sur la route, le signal d'arrêt d'urgence (ESS) active les feux de détresse arrière en cas de freinage brutal.

La CB650R est équipée de série de la technologie unique Honda E-Clutch. Cet embrayage électronique apporte du plaisir au pilote. Mais aussi du choix. Vous pouvez utiliser l'embrayage de manière conventionnelle. Ou laisser l'embrayage électronique faire le travail. Comment ? C'est très simple. En démarrant, en montant et en descendant les rapports et pour s'arrêter, il suffit d'actionner le levier de vitesses au pied. L'embrayage électronique fait le reste - en douceur, instantanément - comme un pilote professionnel. Il vous offre un bien meilleur contrôle, que ce soit dans les virages ou dans les embouteillages. Et si vous avez besoin de l'embrayage pour une raison ou une autre ? Aucun problème. Utilisez-le à tout moment.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

70 kW

COUPLE MAXIMAL

63 Nm

DE SÉRIE

Honda **E-Clutch**

Caractéristiques principales

- ÉCLAIRAGE ENTièrement PAR LED
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ
- OPTION PERMIS A2
- SHOWA 41 MM SFF-BP USD
- MONO-AMORTISSEUR ARRIÈRE SHOWA
- ÉTRIERS À MONTAGE RADIAL
- ÉCRAN TFT AVEC CONNECTIVITÉ HONDA ROADSYNC
- SIGNAL D'ARRÊT D'URGENCE (ESS)



CB 300R

NEO SPORTS CAFÉ

Mise à niveau statutaire

Vous êtes à la recherche de nouvelles sensations ? Donnez une touche de plaisir supplémentaire à votre conduite grâce à des formes légères et à une puissance tout en réactivité. Mélangeant le minimalisme du style Neo Sports Café avec l'œil de l'ingénieur pour les détails bien conçus, la CB300R est un pur plaisir motocycliste, que vous la considériez comme une étape dans votre parcours de motard ou comme une machine distrayante par rapport à de plus grosses cylindrées. Le guidon apporte une touche streetfighter, mais également de la maniabilité à basse vitesse tandis que le tableau de bord LCD ultrafin distille clairement ses informations. Les écopes latérales en aluminium poli se détachent visuellement des éléments métalliques et noircis du moteur, cadre, bras oscillant ainsi que des roues en aluminium moulé. Et pour souligner l'appartenance à la famille Honda, la signature CB se marque sur le silencieux et les caches latéraux.

Léger et solide, avec une rigidité étudiée pour offrir un maximum de sensations, le cadre en acier tubulaire assure une direction agile. Il joue également un rôle important dans le look dépouillé de la moto, fortement influencé par celui de sa grande sœur : la CB1000R. Le châssis de haute qualité offre une réaction exceptionnelle de la suspension grâce à la nouvelle fourche inversée Showa SFF-BP de 41 mm, tandis que l'amortisseur arrière est réglable en précharge. Découvrez le rôle crucial des pneus radiaux 110/70R-17 et 150/60R-17 à l'avant et à l'arrière ainsi que la puissance de freinage impressionnante : un étrier de frein à quatre pistons pince un disque flottant de 296 mm, avec un ABS à deux canaux et sous le contrôle d'une unité de mesure inertielle (IMU) pour minimiser le soulèvement de l'arrière.

Double arbre à cames en tête, 4 soupapes et prêt à monter en régime : le monocylindre qui équipe la CB300R est un bijou compact qui développe un maximum de 27,5 Nm à 7.750 tr/min et 22,9 kW à 9.000 tr/min. Le couple fait preuve de punch pour sortir des virages et la puissance est au rendez-vous. Pour un meilleur contrôle en ville, un embrayage à glissement limité gère désormais la boîte de vitesses à six rapports : le passage au rapport supérieur est plus facile, et le sautiller de la roue arrière se voit réduit en cas de freinage brusque ou de changement de vitesse rapide. La CB300R n'est pas construite comme les autres. Ne vous retenez pas. Libérez vos envies.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

22,9 kW

COUPLE MAXIMAL

27,5 Nm

SUSPENSION

SHOWA SFF-BP USD 41 mm

Caractéristiques principales

- MONOCYLINDRE DOHC 4 SOUPAPES
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ
- BOÎTE DE VITESSES À SIX RAPPORTS
- TABLEAU DE BORD LCD AVEC INDICATEUR DE RAPPORT
- ÉCLAIRAGE ENTièrement LED
- ÉTRIER AVANT À QUATRE PISTONS ET DISQUE DE 296 MM
- ABS À DEUX CANAUX AVEC CONTRÔLE IMU
- PNEUS 110/70R-17 ET 150/60R-17 AVANT/ARRIÈRE



CB
125R

NEO SPORTS CAFÉ

Voyez grand

La CB125R est un concentré de performances dans une silhouette élégante. Elle offre une expérience de conduite excitante aux nouveaux conducteurs. Petite sœur de l'impressionnante CB1000R - et donc membre de la famille Neo Sports Café - elle s'impose d'emblée grâce à son style audacieux enveloppant un cadre tubulaire en acier. L'accent étant mis sur le minimalisme, plus on passe de temps au guidon de la CB125R, plus la confiance grandit. Et, bien que sa taille compacte la rende facile à manier, les caractéristiques qu'elle emprunte aux motos de plus grosses cylindrées en font l'introduction parfaite à la conduite d'une moto dans le monde réel.

Le moteur monocylindre 4 soupapes à double arbre à cames en tête développe une puissance maximale de 11 kW et un couple maximal de 11,6 Nm par l'intermédiaire d'une boîte de vitesses particulièrement efficace à six rapports. La fourche avant inversée Showa SFF-BP de 41 mm est assortie au moteur haute performance. Il s'agit d'une suspension de premier ordre : un amortisseur à séparation de pression dans un tube de fourche et un mécanisme à ressort dans l'autre assurent un amortissement élevé tout en économisant du poids. L'utilisation d'un piston de plus grande taille permet d'améliorer les sensations, l'absorption des chocs et le contrôle. La CB125R est également équipée de pneus de grande taille et d'un étrier de frein avant à montage radial, avec gestion de l'ABS par unité de mesure inertielle (IMU).

Cette machine de la famille Neo Sports Café est conçue pour se démarquer. À l'avant, on trouve un phare rond distinctif - avec son pourtour élégant - qui comprend un feu de jour, améliorant ainsi la visibilité pour les autres usagers de la route. Les clignotants sont également à LED. Un écran d'affichage LCD multifonction très fin (23,5 mm seulement) indique la vitesse, le régime moteur, le niveau de carburant et comprend un indicateur de rapport engagé.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

11 kW

COUPLE MAXIMAL

11,6 Nm

SUSPENSION

SHOWA SFF-BP USD 41 mm

Caractéristiques principales

- MOTEUR MONOCYLINDRE DOHC 4SOUPAPES
- BOÎTE DE VITESSES À SIX RAPPORTS
- ÉCLAIRAGE ENTièrement LED
- ÉCRAN LCD AVEC AFFICHAGE NÉGATIF
- EURO 5



REBEL 1100

Rebel au quotidien

Vous êtes prêt à rouler sur une machine encore plus excitante ? C'est le moment. Il est temps d'opter pour quelque chose de complètement différent. Montez en selle sur la CMX1100 Rebel. Une moto sans fioriture inutile qui rend hommage à la silhouette du bobber d'autrefois. Mais aussi une moto qui présente un nombre incalculable de détails de design contemporains. Bien sûr, c'est une moto qui a de l'allure et qui peut rouler en toute décontraction sur les larges boulevards urbains. Mais elle ne se résume pas simplement à cela.

Le moteur bicylindre parallèle, coupleux et plein de caractère, est doté de la gestion Throttle By Wire (TBW) et du Honda Selectable Torque Control (HSTC), ainsi que de 4 modes de conduite par défaut : STANDARD, un réglage relax à basse vitesse mais qui, à mesure que le régime augmente, libère beaucoup plus de potentiel. RAIN, qui transmet une faible puissance moteur et un freinage moteur limité, associés à un contrôle élevé du HSTC pour une plus grande assurance ou une conduite détendue. SPORT, qui distille une puissance agressive et l'intervention limitée du HSTC. Le régulateur de vitesse est de série et notre boîte de vitesses à double embrayage à six rapports unique en son genre est disponible en option. Vous pouvez rouler seul ou transporter un passager, car l'assise de la selle arrière se déplie rapidement et facilement. Sous la selle se trouve un compartiment de rangement utile de 3 litres, doté d'une prise de recharge USB.

Ce cruiser cool est également conçu pour les routes sinueuses. La fourche avant à cartouche est équipée de bas de fourche en deux parties noircies (fabriquées à partir d'aluminium extrudé et moulé sous pression) reliées à des montants de 43 mm, avec un revêtement en titane Oxide Navy foncé. Les deux amortisseurs arrière réglables en précharge du ressort sont dotés de réservoirs piggyback pressurisés pour un amortissement homogène. La puissance de freinage est assurée par un étrier monobloc à quatre pistons à montage radial à l'avant, qui mord un disque flottant de 330 mm, et par un étrier à un piston et un disque de 256 mm à l'arrière. Tous deux sont gérés par l'ABS. Les jantes en aluminium moulé sont dotées de rayons sportifs en forme de Y et sont chaussées de gros pneus : 180/65B-16 à l'arrière et 130/70B-18 à l'avant.

Il existe également une option conçue pour le motard qui souhaite bénéficier de tout le potentiel offert par la CMX1100 Rebel standard, mais en étant prêt à parcourir de longues distances. Proposée en finition Gunpowder Black Metallic, la CMX1100T Rebel se voit dotée d'un carénage en forme d'aile de chauve-souris et d'un pare-brise court, ainsi que de deux valises latérales très pratiques.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



La CMX1100 est disponible en Europe sans réflecteurs de plaque d'immatriculation. Tous les dispositifs de sécurité légaux sont inclus. Illustration US Spec.



Illustration US Spec.

PUISSANCE MAXIMALE

64 kW

COUPLE MAXIMAL

98 Nm

OPTION

DCT DUAL CLUTCH TRANSMISSION

Caractéristiques principales

- TROIS MODES DE CONDUITE PAR DÉFAUT + MODE USER PERSONNALISABLE
- TRANSMISSION MANUELLE À SIX VITESSES (*OPTION DCT)
- RÉGULATEUR DE VITESSE
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL
- FOURCHE AVANT DE 43 MM À CARTOUCHE
- AMORTISSEURS ARRIÈRE À RÉSERVOIR PIGGYBACK
- ÉTRIER AVANT MONOBLOC À QUATRE PISTONS
- SELLE EN VERSION SOLO OU AVEC PASSAGER



REBEL

Exprimez-vous

La CMX500 Rebel est une moto custom qui affiche un look bobber intemporel. Mais elle se veut également imprégnée d'un style avant-gardiste et contemporain qui lui est propre. Accessible et facile à conduire, elle présente une selle basse (690 mm seulement) et une position de conduite décontractée, les bras légèrement tendus, des repose-pieds montés en position centrale et une selle confortable. Et si la CMX500 Rebel ne peut qu'avoir l'air cool lorsqu'elle sort de chez le concessionnaire Honda, le potentiel de personnalisation est énorme. Laissez libre cours à votre imagination...

Animée par un moteur bicylindre parallèle 8 soupapes de 471 cc qui délivre sa puissance de façon douce et linéaire, la CMX500 Rebel est conforme au permis A2 avec une puissance maximale de 35 kW, ce qui est une excellente nouvelle pour tout nouveau conducteur. Et ce qui ressort vraiment lorsque l'on appuie sur l'accélérateur à bas régime, c'est la puissance du couple, qui culmine à 43,3 Nm. Le silencieux noir, de type shotgun 2-en-1, délivre un son mélodieux, tandis que l'embrayage à glissement limité facilite les changements de vitesse, avec une action plus légère sur le levier. Ce dernier gère également la roue arrière lors des changements de vitesse rapides, améliorant ainsi le contrôle.

Le cadre tubulaire en acier, rigide et bas, est au cœur du style CMX500 Rebel. Il se voit complété par des jantes en aluminium moulé de 16 pouces de diamètre, équipées de pneus larges 130/90-16 et 150/80-16, respectivement à l'avant et à l'arrière. Pour un look dépouillé, les repose-pieds du passager et le rembourrage de la selle arrière se déplient rapidement. La fourche télescopique de 41 mm est associée à des amortisseurs à azote, réglables en précharge, pour une conduite souple et confortable. Les disques avant et arrière sont contrôlés par un système ABS à deux canaux, pour un freinage sûr dans toutes les conditions. L'éclairage est entièrement à LEDs haut de gamme et l'écran LCD circulaire affiche un indicateur numérique du rapport engagé. La Rebel Special Edition est également disponible. Celle-ci propose une finition Pearl Shining Black, une casquette de phare et un saute-vent fumé montés d'usine, ainsi que des protections de tubes de fourche au look rétro et une selle spéciale à surpiqûre en forme de diamant.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

35 kW

COUPLE MAXIMAL

43,3 Nm

TECHNOLOGIE

ÉCLAIRAGE **LED**

Caractéristiques principales

- PROGRAMMED FUEL INJECTION
- HONDA EVOLUTIONAL CATALYSING SYSTEM
- AFFICHAGE LCD
- COMMUTATEUR D'ALLUMAGE À GAUCHE
- FOURCHE AVANT TÉLESCOPIQUE DE 41 MM
- COMPATIBLE AVEC LE PERMIS A2



CL

Un reflet de vous-même

C'est en 1962 que notre tout premier scrambler urbain, le CL72, a fait ses débuts. Nous avons pensé qu'il était temps de lancer une nouvelle génération, pour les villes contemporaines. Notre style scrambler commence avec le réservoir d'essence de 12 litres, lisse, arrondi et parfaitement formé, avec d'authentiques protections de flancs en caoutchouc pour un meilleur confort. Tout ce qui peut être teinté de noir pour obtenir un look minimaliste l'a été : moteur, cadre et suspension. Des couvre-tubes en caoutchouc protègent la fourche, comme à l'époque. Le guidon haut et large offre un excellent contrôle. Et, dans la plus pure tradition CL, il répond au silencieux d'échappement évocateur, avec son bouclier thermique en acier inoxydable percé et sa sortie à deux silencieux, également placée en position haute. Par souci de simplicité, un compteur de 100 mm de diamètre abrite l'écran LCD. Le phare rond classique se voit doté de quatre ampoules LED lumineuses pour une signature visuelle distincte.

Nous avons conçu la CL500, mais à vous de la façonner à votre image. Commencez par la couleur : choisissez entre le Candy Orange ou le Blue Metallic, le Mat Gunpowder Black ultra-moderne ou le Mat Green très terrien. Ajoutez ensuite ce dont vous avez besoin pour vos sorties ou pour obtenir le look que vous souhaitez : le sous-châssis arrière permet de monter toutes sortes d'accessoires d'origine Honda, y compris de petites et grandes sacoches souples. La crédibilité tout-terrain de style vintage est instantanée grâce à la casquette de phare, aux protège-mains et à la plaque numéro latérale. Un garde-boue avant surélevé complète également le look.

Développant un couple de 43,4 Nm, le moteur bicylindre conforme au permis A2 a été réglé pour offrir une réponse vive typique d'un scrambler et une accélération impressionnante. Ce bloc est également doté d'un embrayage à glissement limité qui facilite le passage des vitesses sur la boîte de vitesses à six rapports. Pour un contrôle et des virages sans effort en zone urbaine, la position de conduite est droite, les bras et les genoux étant placés dans une posture confortable et naturelle, tandis que la suspension souple et les roues avant et arrière de 19/17 pouces absorbent les aspérités du sol. La CL500 respire le style brut et les détails que seule une longue histoire permet d'obtenir. Elle ne demande qu'à être conduite, personnalisée et appréciée. Tout comme l'original.

Et pour répondre à vos aspirations, nous avons fait en sorte qu'il soit facile de développer le look, les sensations ou les aspects pratiques de la CL500 grâce à trois packs d'accessoires prêts à l'emploi : STYLE, ADVENTURE et TRAVEL.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

35 kW

COUPLE MAXIMAL

43,4 Nm

PERMIS

COMPATIBLE **A2**

Caractéristiques principales

- PUISSANCE MAXIMALE DE 35 KW
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT LIMITÉ
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE SHOWA DE 41 MM
- DEUX AMORTISSEURS ARRIÈRE RÉGLABLES
- ROUES AVANT ET ARRIÈRE DE 19/17 POUCHES
- DISQUE AVANT FLOTTANT DE 310 MM ET ÉTRIER À DEUX PISTONS
- ECRAN LCD ET ÉCLAIRAGE LED
- SIGNAL D'ARRÊT D'URGENCE (ESS)



Monkey

Libérez-vous

Quand on voit un Monkey pour la première fois, on ne peut s'empêcher de sourire. Et ce sourire s'élargit encore lorsqu'on monte dessus. Vivre l'instant présent en toute insouciance et se façonner des souvenirs pour aujourd'hui et pour demain. Son histoire avec Honda peut remonter à 1961 - une époque où le monde était différent - mais ce que cette moto représente aujourd'hui, ce qu'elle est et ce qu'elle signifie, est aussi important actuellement qu'il y a plusieurs décennies. Le Monkey, c'est tout simplement la liberté sur deux roues, dans toute sa splendeur.

Mais il ne s'agit pas seulement de s'amuser. Le Monkey est aussi utile. Son moteur 125 cc refroidi par air et conforme à la norme EURO5 est réglé pour offrir des performances agréables et souples en ville, avec une boîte de vitesses à cinq rapports gérée par un embrayage, comme sur une moto de plus grosse cylindrée. Le cadre en acier assure solidité et stabilité, tout comme le bras oscillant à section ovale. La fourche avant inversée arbore une finition Alumite haut de gamme et s'accompagne d'un double amortisseur arrière - avec ressorts à deux niveaux de réglage - pour plus de confort. Les gros pneus à pavés de 12 pouces assurent une conduite en douceur et la selle, désormais recouverte d'une surpiqûre, est fabriquée en uréthane haute densité très moelleux.

Le Monkey originel était une icône des années 70. C'était l'engin à deux roues sur lequel il fallait être vu, et rien n'a changé. Le style de notre Monkey du 21^e siècle rend hommage à l'original, avec son cadre peint de couleurs vives, ses garde-boue avant et arrière en acier chromé de haut niveau, ainsi que le bouclier d'échappement au marquage évocateur ainsi que le guidon haut. Le porte-bagages en acier tubulaire est également de série. Tous les éclairages sont à LED et, bien que l'aspect se veuille retro, le tableau de bord circulaire LCD comprend un compteur de vitesse, un compteur kilométrique avec deux totalisateurs partiels et un indicateur de niveau de carburant à six segments. Pour plus de confiance, l'ABS monocanal est contrôlé par une unité de mesure inertielle (IMU), de sorte que l'arrière de la moto ne se soulève pas en cas de freinage brusque. Un disque unique de 220 mm à l'avant et de 190 mm à l'arrière assure la puissance de freinage.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

7,2 kW

COUPLE MAXIMAL

10,5 Nm

TRANSMISSION

5 VITESSES

Caractéristiques principales

- MOTEUR 125 CC SOHC 2 SOUPAPES
REFROIDISSEMENT PAR AIR
- EMBRAYAGE MANUEL
- CADRE MONO-PIVOT EN ACIER
- FOURCHE INVERSÉE (USD)
- HAUTEUR DE SELLE DE 775 MM
- FREIN À DISQUE HYDRAULIQUE
- UNITÉ DE MESURE INERTIELLE (IMU) CONTRÔLE DU
SOULEVEMENT ARRIÈRE
- PNEUS AVANT ET ARRIÈRE 120/80-12 ET 130/80-12



Dax

ST125

Relax en Dax

Le DAX est né à la fin des années 1960. Et tout ce qui faisait son charme à l'époque - sa petite taille, son moteur facile à vivre et sa direction légère - le rend encore plus appréciable aujourd'hui. Nous avons ajouté plus de puissance, un cadre, une suspension et des freins améliorés, mais l'essence simple du DAX reste la même : rouler est un plaisir.

Pourquoi le DAX s'appelle-t-il comme cela ? C'est parce que son cadre en acier en forme de T ressemble à un teckel, "Dachshund" en Allemand. Les autres éléments de cette machine sont également parfaits en tant que détails néo-rétro : le guidon haut de forme mini-ape, le silencieux d'échappement en position haute inspiré du tout-terrain et la selle double donnent au DAX sa forme à la fois unique et charmante. La barre de maintien arrière, magnifiquement chromée, a été conçue dans un style absolument parfait et elle offre également un bon maintien pour un passager. Un cache protège la chaîne de transmission finale des éléments (et des vêtements amples), tandis que les jantes de 12 pouces à 5 rayons, en finition noircie, ajoutent une touche de modernité. Tout comme l'éclairage à LEDs et l'écran circulaire à affichage LCD négatif.

Le DAX s'offre à tout le monde. C'est pourquoi nous l'avons rendu facile à conduire. En commençant par une hauteur de selle de seulement 779 mm et un contrôle naturel à partir d'une position de conduite droite et détendue. Les suspensions de haute qualité - fourche avant inversée de 31 mm et double amortisseur arrière - assurent une conduite confortable, tout comme les gros pneus avant et arrière, qui adhèrent bien sur une grande variété de surfaces. Pour une plus grande tranquillité d'esprit, l'ABS à un canal contrôle la force de freinage des étriers hydrauliques avant et arrière. Construit pour durer et fonctionner en douceur, le moteur 125 cc refroidi par air développe une puissance maximale de 7,2 kW et un couple de 10,4 Nm. Cela se traduit par une accélération vive en ville et une vitesse de croisière réelle de 90 km/h en duo. Ce bloc se montre également économe en carburant, avec une consommation de 63,6 km/l (mode WMTC). Et pour rendre la vie encore plus simple, l'embrayage centrifuge supprime le levier d'embrayage : il suffit de tourner l'accélérateur, et c'est parti. Le passage des quatre rapports s'effectue au moyen d'un levier au pied, mais le système s'occupe de tout le travail mécanique.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

7,2 kW

COUPLE MAXIMAL

10,4 Nm

TRANSMISSION

4 VITESSES

Caractéristiques principales

- HAUTEUR DE SELLE DE 799 MM
- FOURCHE INVERSÉE (USD)
- DEUX AMORTISSEURS ARRIÈRE
- MOTEUR MONOCYLINDRE SOHC À 2 SOUPAPES
- ÉCHAPPEMENT DE HAUT NIVEAU
- TABLEAU DE BORD À AFFICHAGE LCD
- ÉCLAIRAGE ENTièrement LED
- FREINAGE À DISQUE HYDRAULIQUE AVEC CONTRÔLE ABS





Son nom ? Grom !

Depuis 2013, notre MSX Grom (Mini Street X-Treme) est le moyen de transport de prédilection d'une toute nouvelle génération de jeunes motards dans le monde entier. Le Grom, c'est vraiment la petite moto qui voit grand. S'inspirant du désir des propriétaires de rendre leur moto unique, le MSX Grom, avec son carénage minimaliste, est conçu autour du concept d'adaptabilité et de personnalisation facile : tous les panneaux se fixent à l'aide de seulement trois boulons chacun. L'élégant phare LED crée une signature lumineuse unique. Facile à lire pour sa taille compacte, le tableau de bord numérique LED comprend un compte-tours et un indicateur de rapport engagé, ainsi qu'un compteur de vitesse, deux totalisateurs partiels, une jauge de carburant et une horloge.

Le moteur 125 cc à deux soupapes, refroidi par air, offre un mélange parfait de performance et de facilité d'utilisation. Il délivre une puissance maximale de 7,3 kW mais, comme toujours, le plaisir de tourner l'accélérateur prime. Grâce à une boîte de vitesses à 5 rapports - avec un embrayage manuel qui donne l'impression de rouler sur une moto de cylindrée normale - la vitesse maximale s'élève à 95 km/h.

La robuste fourche inversée de 31 mm réduit le poids non suspendu et, grâce à la plus grande surface d'appui des pistons (par rapport à une fourche télescopique standard), offre une meilleure sensation d'amortissement tout au long de son débattement. Les té de fourche supérieur et inférieur sont de taille normale, ce qui améliore encore la maniabilité et les sensations, tandis qu'un monoamortisseur arrière léger et robuste actionne un bras oscillant en acier, simple mais résistant. Les roues en aluminium moulé à 5 branches de 12 pouces de diamètre sont essentielles à la forme et à la fonction. Les étriers de frein hydrauliques à deux pistons à l'avant et à un piston à l'arrière actionnent des disques de 220 mm et 190 mm.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

7,4 kW

COUPLE MAXIMAL

11,1 Nm

VITESSE MAXIMALE

95 km/h

Caractéristiques principales

- MOTEUR 124,9 CC REFROIDISSEMENT PAR AIR
- EMBRAYAGE MANUEL
- CADRE MONO-PIVOT EN ACIER
- FOURCHE INVERSÉE DE 31 MM
- HAUTEUR DE SELLE DE 761 MM
- FREIN À DISQUE HYDRAULIQUE
- ROUES DE 12 POUCHES EN ALUMINIUM MOULÉ
- PNEUS AVANT ET ARRIÈRE 120/70-12 ET 130/70-12



CB125F

Commencez avec quelque chose de spécial

Tournez l'accélérateur et roulez. Sans effort. La CB125F a ouvert la voie vers un nouveau monde. Et cette moto pourrait être le début d'une toute nouvelle aventure. Conçue autour d'un moteur eSP super efficace et d'un châssis très maniable, elle est légère, économique et offre d'excellentes performances en ville. Elle donne également la sensation de rouler sur une moto de taille normale, pour une expérience totale, et elle arbore le style caractéristique de la famille CB, avec son réservoir de carburant aux épaules larges et ses protections latérales argentées. Le carénage avant anguleux et le saute-vent protègent le pilote, tandis que le moteur et l'échappement de couleur noire font ressortir les graphismes lumineux. Les ressorts d'amortisseurs arrière rouges ajoutent une touche de sportivité. Le passager dispose de sa propre barre de maintien et, pour faciliter l'entretien de la chaîne de transmission, une béquille centrale équipe la CB125F de série.

En outre, son moteur monocylindre eSP (enhanced Smart Power) PGM-FI à injection, refroidi par air et à deux soupapes, se veut d'une conception robuste. Mais il est également à la pointe de la modernité, avec des technologies intégrées à faible frottement, notamment des culbuteurs équipés de roulements à aiguilles pour le fonctionnement des soupapes, un cylindre décalé et un refroidissement du piston par jet d'huile. Le générateur de courant alternatif (ACG) combine la production d'électricité et les fonctions de démarrage, ce qui permet d'économiser du poids. C'est pourquoi le moteur peut offrir une accélération royale et un rendement énergétique de 65 km/l, soit une autonomie potentielle de 800 km entre deux pleins d'essence.

Un châssis tubulaire en acier à haute résistance garantit la durabilité de la moto, en association avec une suspension qui absorbe les chocs. Les élégantes roues en fonte d'aluminium de 18 pouces et à bâtons roulent en douceur sur les chaussées accidentées, tandis que le système CBS gère simultanément des freins à disque à l'avant et à tambour à l'arrière. Un phare LED haut de gamme indique la voie à suivre et le tableau de bord numérique intelligent comprend un indicateur de rapport engagé, ainsi que la consommation de carburant moyenne et en temps réel, l'autonomie et l'indicateur ECO pour favoriser une conduite efficace.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

8 kW

COUPLE MAXIMAL

10,9 Nm

CONSOMMATION DE CARBURANT

1,4 L/100 km

Caractéristiques principales

- MOTEUR ESP MONOCYLINDRE
- GÉNÉRATEUR DE COURANT ALTERNATIF
- BOÎTE DE VITESSES À CINQ RAPPORTS
- HAUTEUR DE SELLE DE 790 MM
- POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ DE 117 KG
- CADRE EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE
- DOUBLE AMORTISSEUR ARRIÈRE
- FREIN AVANT À DISQUE





GOLD WING

La perfection de la conduite

Plus légère et plus compacte, la Honda GL1800 Gold Wing rend les balades du week-end plus faciles et plus agréables que jamais. Son moteur six cylindres à plat de 1.833 cc développe un couple extrêmement puissant et riche de 170 Nm qui culmine déjà à 4.500 tr/min. L'accélération départ arrêté et les montées en régime se font sans effort et de façon exaltante. Le système de gestion du moteur Throttle By Wire (TBW) propose quatre modes de conduite - TOUR, SPORT, ECON et RAIN - avec une sensation et une distribution de l'accélérateur optimisées pour un meilleur contrôle à basse vitesse. Le système TBW permet également d'utiliser le régulateur de vitesse avec une douceur bienvenue, dans les montées comme dans les descentes, histoire de faciliter les longues journées sur autoroute. Notre boîte de vitesses à double embrayage (DCT) à sept rapports, unique en son genre, permet de monter et de descendre les rapports automatiquement ou manuellement, et dispose également d'un mode marche avant/arrière qui facilite les manœuvres de stationnement ou de sortie d'un garage ou parking.

Le carénage élégant de la Gold Wing révèle un châssis parfaitement au point. Un cadre en aluminium moulé sous pression extrêmement solide assure une stabilité à toute épreuve, avec une direction précise et un contrôle assuré par la suspension avant à double triangulation. Le bras arrière latéral Pro-Arm fonctionne grâce au système Pro-Link®, avec une précharge de ressort réglable électroniquement, tandis que l'amortissement avant et arrière s'ajuste en fonction du mode de conduite sélectionné. Le Dual Combined Braking System (D-CBS) répartit la force de freinage de manière égale et, avec l'ABS, assure une puissance de freinage efficace. L'assistance au démarrage en côte (HSA) facilite, quant à elle, les départs en montée.

Lorsqu'il s'agit de faire du tourisme à moto, le bien-être et le confort sont essentiels. Et la Gold Wing a tout prévu. L'écran à commande électronique s'ajuste en hauteur, tandis que la Smart Key (qui se range, par exemple, dans une poche) actionne le contact et verrouille automatiquement les deux valises latérales. L'Apple CarPlay® pour iPhone® et Android Auto® offre une connectivité intuitive via l'écran TFT immersif de 7 pouces. Le système de navigation est doté d'un compas gyroscopique, pour un guidage continu dans les longs tunnels, tandis que le système audio et les haut-parleurs offrent une qualité sonore époustouflante.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



Photos du modèle 2022



PUISSANCE MAXIMALE

93 kW

COUPLE MAXIMAL

170 Nm

TRANSMISSION

7-VITESSES DUAL CLUTCH TRANSMISSION (DCT)

Caractéristiques principales

- QUATRE MODES DE CONDUITE PAR DÉFAUT
- DCT À 7 VITESSES AVEC MODE MARCHÉ ARRIÈRE/AVANT
- RÉGULATEUR DE VITESSE/ASSISTANCE AU DÉMARRAGE EN CÔTÉ (HSA)
- SUSPENSION AVANT À DOUBLE TRIANGULATION
- ÉCRAN TFT 7 POUCES
- SYSTÈME DE NAVIGATION
- CONNECTIVITÉ APPLE CARPLAY®/ANDROID AUTO®
- SMART KEY





GOLD WING TOURING

L'art du tourisme de luxe

La Gold Wing Tour porte le plaisir du voyage à deux roues à un niveau supérieur, avec une capacité de chargement supplémentaire et un luxe suprême, pour le pilote comme pour son passager. Présentant les mêmes caractéristiques techniques que la Gold Wing, elle dispose du même moteur six cylindres à plat de 1.833 cc, d'un couple maximal de 170 Nm, de 4 modes de conduite, d'un contrôle électronique de l'amortissement des suspensions, du Dual Combined Braking System (D-CBS) et de l'ABS. Mais pour une confiance accrue dans toutes les conditions de conduite, la gestion du moteur Throttle By Wire (TBW) utilise le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) pour surveiller et maintenir en permanence la traction de la roue arrière.

Bien entendu, la Gold Wing Tour est conçue pour une vie sur la route, et de nombreux détails contribuent à en faire un partenaire de voyage de premier ordre. Pour une commodité optimale au quotidien, le coffre arrière avance une capacité de 61 litres, ce qui signifie qu'il permet d'abriter deux grands casques intégraux, en toute simplicité. L'angle de 23° du dossier du passager offre une assise très décontractée, et les luxueux matériaux synthétiques et suédés des sièges avant et arrière garantissent un confort divin. Les valises latérales comme le top box s'ouvrent à l'aide d'un bouton ou de la Smart Key, et les amortisseurs hydrauliques se montrent d'une grande douceur.

Deux prises USB permettent de recharger les appareils. Apple CarPlay® pour iPhone® et Android Auto® offrent une connectivité intuitive via l'écran TFT de 7 pouces, tandis que le système audio et les haut-parleurs ont été récemment peaufinés pour produire un son d'une qualité exceptionnelle. L'aide au démarrage en côte (HSA) et le mode de marche avant/arrière DCT favorisent la manœuvrabilité à basse vitesse. Et parce que la protection contre le vent est parfois plus importante que la liberté, le pare-brise à commande électrique s'ajuste en hauteur.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



PUISSANCE MAXIMALE

93 kW

COUPLE MAXIMAL

170 Nm

TECHNOLOGIE

AIRBAG (Deluxe)

Caractéristiques principales

- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- VOLUME DE STOCKAGE TOTAL DE 121 LITRES
- DCT À 7 VITESSES OU MANUEL À 6 VITESSES AVEC MARCHE ARRIÈRE ÉLECTRIQUE
- DOUBLES FEUX ANTIBROUILLARD À LED
- SYSTÈME DE NAVIGATION
- RÉGULATEUR DE VITESSE/ASSISTANCE AU DÉMARRAGE EN CÔTE (HSA)
- CONNECTIVITÉ APPLE CARPLAY®/ANDROID AUTO®





Bienvenue dans la nouvelle ère du tourisme

Vous êtes prêt à voyager ? Dans ce cas, la nouvelle NT1100 offre tout ce dont vous avez besoin, sur une seule moto. L'aérodynamisme épuré a enfanté un style élégant, tandis que le pare-brise réglable sur 5 niveaux et les déflecteurs supérieurs et inférieurs offrent une fantastique protection contre le vent et les intempéries. La selle se révèle extrêmement confortable, également pour deux personnes, ce qui n'est pas sans importance. En outre, elle se voit adaptée à une position de conduite flexible qui vous permet de rouler avec davantage d'engagement, ou de façon plus détendue. La NT1100 se veut également bien équipée. Outre les valises latérales, on découvre, de série, des poignées chauffantes, une prise USB/ACC et le côté pratique d'un porte-bagages arrière. Une béquille centrale facilite l'entretien de la chaîne. Et lorsque vous choisirez votre NT1100, vous pourrez opter pour notre DCT à six vitesses unique en son genre, en plus de la transmission manuelle à six vitesses de série.

Un réservoir de 20,4 litres autorise une autonomie potentielle de 400 km (en mode WMTC), tandis que le moteur bicylindre musclé offre de solides performances dès les bas régimes, avec un couple maximal de 104 Nm, soit juste ce qu'il faut pour doubler sans effort et rouler en toute décontraction. La NT1100 se conduit également en douceur jusqu'à la zone rouge, dans une cadence exaltante, et réglée pour produire une sonorité profonde et plein de caractère. Trois modes de conduite par défaut, URBAN, RAIN et TOUR, couvrent la plupart des conditions et deux options USER vous permettent de personnaliser entièrement la puissance du moteur ainsi que le Honda Selectable Torque Control (HSTC) à 3 niveaux et le contrôle du wheelie. Le régulateur de vitesse est également monté de série.

Grâce à la rigidité du châssis en acier, optimisée pour la solidité, les sensations et la stabilité, la fourche inversée à cartouche Showa de 43 mm et l'amortisseur arrière, qui travaillent avec un bras oscillant en aluminium par l'intermédiaire du système Pro-Link®, offrent des réactions impressionnantes en termes de suspension. Le débattement de 150 mm à l'avant et à l'arrière garantit une grande souplesse, même sur les routes urbaines accidentées. La précharge du ressort arrière est réglable hydrauliquement. L'adhérence et la stabilité sont également maximales grâce aux pneus avant et arrière de sections 120/180 et à la puissance de freinage douce et progressive contrôlée par l'ABS. L'écran tactile TFT de 6,5 pouces propose Apple CarPlay®, Android Auto® et la connectivité Bluetooth® pour permettre l'utilisation de l'intercom et l'accès aux fonctions du smartphone - telles que la navigation, la musique et les appels - via l'écran et un casque. Les feux de jour (DRL) s'adaptent automatiquement à l'intensité de la luminosité. Au-delà de 50 km/h, le signal d'arrêt d'urgence (ESS) à arrêt automatique indique à ceux qui se trouvent derrière que le véhicule est en situation de freinage brutal. Les clignotants s'éteignent également automatiquement.



Découvrez plus sur www.honda.be – www.honda.lu



COUPLE MAXIMAL

104 Nm

OPTION

DCT DUAL CLUTCH TRANSMISSION

TECHNOLOGIE

APPLE CARPLAY® en ANDROID AUTO®

Caractéristiques principales

- PARE-BRISE RÉGLABLE SUR 5 POSITIONS
- DÉFLECTEURS DE VENT SUPÉRIEURS ET INFÉRIEURS
- 5 MODES DE CONDUITE
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- WHEELIE CONTROL
- ÉCRAN TACTILE TFT DE 6,5 POUCHES
- PRISES DE RECHARGE USB/ACC
- POIGNÉES CHAUFFANTES
- ÉTRÍERS DE FREIN AVANT À 4 PISTONS À MONTAGE RADIAL
- BÉQUILLE CENTRALE



Caractéristiques

	CB750 HORNET	CB500 HORNET
Moteur		
Type	Bicylindre parallèle, 4-temps et 8 soupapes, refroidissement liquide, vilebrequin à 270° et unicam®	Bicylindre parallèle, 4-temps, DOHC, refroidissement liquide
Cylindrée	755 cc	471 cc
Puissance maxi	67,5 kW @ 9.500 tr/min	35 kW @ 8.600 tr/min
Couple maxi	75 Nm @ 7.250 tr/min	43 Nm @ 6.500 tr/min
Consommation de carburant/Emissions	4,3 l/100 km (23,3 km/l) / 107 g/km	3,5 l/100 km (28,6 km/l) / 80 g/km
Châssis, dimensions et poids		
Longueur x Largeur x Hauteur (mm)	2.090 x 780 x 1.085	2.080 x 800 x 1.060
Hauteur de selle (mm)	795	785
Empattement (mm)	1.420	1.410
Poids à vide (kg)	190	189
Roues, suspensions et freins		
Freins (Avant/Arrière)	Double disque 296 mm x 4 mm avec étriers Nissin 4 pistons à montage radial / Simple disque 240 mm x 5 mm avec étrier simple piston (ABS à 2 canaux)	Double disque 296 mm x 4 mm avec étriers Nissin 4 pistons à montage radial / Simple disque 240 mm x 5 mm avec étrier simple piston
Pneus (Avant/Arrière)	120/70ZR-17 / 160/60ZR-17	120/70ZR17M/C / 160/60ZR17M/C
Suspension Avant	Fourche Showa® inversée 41 mm SFF-BP	Fourche Showa® inversée 41 mm SFF-BP
Suspension Arrière	Amortisseur monoshock avec précharge réglable sur 5 niveaux	Monoamortisseur Prolink® avec réglage de la précontrainte sur 5 niveaux, bras oscillant creux en acier



Graphite Black



Pearl Glare White



Grand Prix Red



Pearl Himalayas White



Mat Iridium Gray Metallic



Mat Goldfinch Yellow

CB1000R+

4 cylindres en ligne, DOHC,
refroidissement liquide

998 cc

107 kW @ 10.500 tr/min

104 Nm @ 8.250 tr/min

5,9 l/100 km (16,9 km/l) / 137 g/km

2.120 × 789 × 1.090

830

1.455

213

Double disque 310 mm / Simple disque 256 mm
(ABS à 2 canaux)

120/70 ZR17 / 190/55 ZR17

Fourche inversée Showa® SFF-BP

Mono-amortisseur avec amortisseur HMAS à gaz
avec réglage de la précharge sur 10 niveaux et de
l'amortissement en détente en continu



Graphite Black

Mat Jeans Blue Metallic



Caractéristiques

	CB650R E-Clutch	CB300R
Moteur		
Type	4 cylindres en ligne, 4-temps, 16 soupapes, DOHC, refroidissement liquide	Monocylindre, 4 soupapes, DOHC, refroidissement liquide
Cylindrée	649 cc	286 cc
Puissance maxi	70 kW @ 12.000 tr/min (35 kW @ 10.500 tr/min)	22,9 kW @ 9.000 tr/min
Couple maxi	63 Nm @ 9.500 tr/min (49 Nm @ 4.500 tr/min)	27,5 Nm @ 7.750 tr/min
Consommation de carburant/Emissions	4,9 l/100 km (20,4 km/l) / 113 g/km	3,3 l/100 km (30,3 km/l)

Châssis, dimensions et poids

Longueur x Largeur x Hauteur (mm)	2.120 x 780 x 1.075	2.012 x 802 x 1.052
Hauteur de selle (mm)	810	799
Empattement (mm)	1.450	1.352
Poids à vide (kg)	207 kg	144 kg

Roues, suspensions et freins

Freins (Avant/Arrière)	Double disque de 310 mm avec étriers à quatre pistons / simple disque de 240 mm avec étrier à un piston (ABS à 2 canaux)	Disque flottant sans moyeu de 296 mm avec étrier Nissin à 4 pistons à montage radial / disque de 220 mm avec étrier à un piston (2 channel ABS type)
Pneus (Avant/Arrière)	120/70 ZR17 / 180/55 ZR17	110/70R17M/C 54H / 150/60R17M/C 65H
Suspension Avant	Fourche inversée 41 mm SFF-BP	41 mm Fourche inversée Showa Separate Function Big Piston 41 mm (SFF-BP)
Suspension Arrière	Amortisseur monoshock avec précharge réglable sur 10 niveaux	Amortisseur monoshock avec précharge réglable sur 5 niveaux



Nouveau coloris 2024
Candy Chromosphere Red



Nouveau coloris 2024
Mat Gunpowder Black Metallic



Mat Gunpowder Black Metallic



Pearl Dusk Yellow



Nouveau coloris 2024
Pearl Smoky Gray



Nouveau coloris 2024
Mat Laurel Green Metallic



Candy Chromosphere Red



Mat Pearl Agile Blue

CB125R	CMX1100 REBEL	CMX500 REBEL			
Monocylindre, 4-temps, 4 soupapes, DOHC, refroidissement liquide	Bicylindre parallèle, 4-temps, 8 soupapes, SOHC, refroidissement liquide	Bicylindre, 4-temps, 4 soupapes, DOHC, refroidissement liquide			
124,9 cc	1.084 cc	471 cc			
11 kW @ 10.000 tr/min	64 kW @ 7.000 tr/min	34 kW @ 8.500 tr/min			
11,6 Nm @ 8.000 tr/min	98 Nm @ 4.750 tr/min	43,3 Nm @ 6.000 tr/min			
2,1 l/100 km (47,6 km/l) / 50 g/km	4,9 l/100 km (20,4 km/l) / 114 g/km (MT) 5,3 l/100 km (18,7 km/l) / 123 g/km (DCT)	3,7 l/100 km (27 km/l) / 85 g/km			
2.015 × 820 × 1.055	CMX1100 MT : 2.240 × 853 × 1.115 CMX1100 DCT : 2.240 × 834 × 1.115 CMX1100T MT : 2.240 × 853 × 1.180 CMX1100T DCT : 2.240 × 848 × 1.180	2.205 × 820 × 1.090			
816	700	690			
1.345	1.520	1.490			
130	CMX1100 MT : 238 / DCT: 233 CMX1100T MT : 238 / DCT: 248	191			
Simple disque de 296 mm avec étrier de frein hydraulique à double piston / Simple disque de 220 mm avec étrier de frein hydraulique à simple piston (ABS indépendant à l'avant et à l'arrière avec IMU)	Simple disque flottant de 330 mm avec étrier monobloc à quatre pistons à montage radial / Simple disque de 256 mm avec deux étriers à piston unique (ABS à 2 canaux)	Disque 296 mm avec étrier 2 pistons / Disque 240 mm avec étrier 1 piston (ABS à 2 canaux)			
110/70 R17 / 150/60 R17	130/70 R18 / 180/65 R16	130/90 R16M/C 67H / 150/80 R16M/C 71H			
Fourche inversée 41 mm SFF-BP	43 mm précharge ajustable	Fourche télescopique (ajustable) 41 mm			
Amortisseur unique	Double amortisseur arrière piggyback réglable en précharge	Deux amortisseurs Showa® avec précharge réglable sur 5 niveaux			
    	      	   			
 <p>Mat Gunpowder Black Metallic</p>	 <p>Mat Crypton Silver Metallic</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Iridium Gray Metallic</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Glint Wave Blue Metallic</p>	 <p>Mat Gunpowder Black Metallic</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Seat Silver Metallic</p>
 <p>Candy Chromosphere Red</p>	 <p>Mat Jeans Blue Metallic</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Gunmetal Black Metallic (CMX1100T)</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Mat Laurel Green Metallic</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Pearl Shining Black (Special Edition)</p>	 <p>Nouveau coloris 2024 Pearl Shining Black (Special Edition)</p>

Caractéristiques

	CL500	MONKEY
Moteur		
Type	Bicylindre, 4-temps, 4 soupapes, DOHC, refroidissement liquide	4-temps, 2 soupapes, SOHC, refroidissement par air
Cylindrée	471 cc	124 cc
Puissance maxi	34 kW @ 8.500 tr/min	6,9 kW @ 6.750 tr/min
Couple maxi	43,4 Nm @ 6.000 tr/min	11 Nm @ 5.500 tr/min
Consommation de carburant/Emissions	3,7 l/100 km (27 km/l) / 86 g/km	1,5 l/100 km (66,7 km/l) / 35 g/km
Châssis, dimensions et poids		
Longueur x Largeur x Hauteur (mm)	2.153 x 830 x 1.135	1.710 x 755 x 1.030
Hauteur de selle (mm)	790	775
Empattement (mm)	1.484	1.145
Poids à vide (kg)	191	104
Roues, suspensions et freins		
Freins (Avant/Arrière)	Simple disque flottant de 310 mm avec étrier deux pistons / Simple disque de 240 mm avec étrier un piston (ABS à 2 canaux)	Simple disque hydraulique 220 mm / simple disque hydraulique 190 mm (ABS basé sur l'IMU)
Pneus (Avant/Arrière)	110/80 R19M / 150/70 R17	120/80-12M/C / 130/80-12M/C
Suspension Avant	Fourche télescopique 41 mm	Fourche inversée
Suspension Arrière	Double amortisseur avec bras oscillant à tube rond de 45 mm, réglage de la précharge sur 5 niveaux	Double amortisseur



Candy Caribbean Blue



Mat Laurel Green Metallic



Pearl Shining Black



Pearl Nebula Red



Mat Gunpowder Black Metallic



Candy Energy Orange



Banana Yellow

DAX 125

MSX125

CB125F

4-temps, 2 soupapes, SOHC, refroidissement par air	Monocylindre, 2 soupapes, refroidissement par air	Monocylindre, 4-temps, 2 soupapes, OHC, refroidissement par air
124 cc	124 cc	124 cc
6,9 kW @ 7.000 tr/min	7,4 kW @ 7.250 tr/min	8 kW @ 7.500 tr/min
10,8 Nm @ 5.000 tr/min	11,1 Nm @ 6.000 tr/min	10,9 Nm @ 6.000 tr/min
1,4 l/100 km (71,4 km/l) / 35 g/km	1,5 l/100 km (66,7 km/l) / 35 g/km	1,4 l/100 km (71,4 km/l) / 34 g/km
1.760 × 760 × 1.020	1.760 × 720 × 1.015	2.015 × 750 × 1.100
775	761	790
1.200	1.200	1.280
107	103	117
Simple disque hydraulique de 220 mm avec ABS basé sur l'IMU / Simple disque hydraulique de 190 mm	Simple disque de 220 mm avec étrier de frein hydraulique à double piston / Simple disque de 190 mm avec étrier de frein hydraulique à simple piston (ABS avant)	Simple disque 240 mm avec étrier 2 pistons / tambour 130 mm (CBS 2 canaux)
120/70-12M/C / 130/70-12M/C	120/70 R12 / 130/70 R12	80/100 R18 / 90/90 R18
Fourche inversée télescopique 31 mm	Fourche inversée 31 mm	Télescopique 31 mm
Double amortisseur	Mono-amortisseur, bras oscillant à tube carré en acier	Double amortisseur



Pearl Nebula Red



Pearl Cadet Gray



Mat Dim Gray Metallic



Splendid Blue



Nouveau coloris 2024
Black



Nouveau coloris 2024
Imperial Red Metallic



Nouveau coloris 2024
Pearl Glittering Blue



Pearl Gayety Red



Nouveau coloris 2024
Mat Marvel Blue Metallic

Caractéristiques

	GOLD WING	GOLD WING TOURING
Moteur		
Type	6 cylindres à plat, 4-temps, 24 soupapes, SOHC, refroidissement liquide	6 cylindres à plat, 4-temps, 24 soupapes, SOHC, refroidissement liquide
Cylindrée	1.833 cc	1.833 cc
Puissance maxi	93 kW @ 5.500 tr/min	93 kW @ 5.500 tr/min
Couple maxi	170 Nm @ 4.500 tr/min	170 Nm @ 4.500 tr/min
Consommation de carburant/Emissions	5,5 l/100 km (18,2 km/l) / 127 g/km	5,5 l/100 km (18,2 km/l) / 127 g/km
Châssis, dimensions et poids		
Longueur x Largeur x Hauteur (mm)	2.475 x 905 x 1.340	2.615 x 925 x 1.430 2.615 x 905 x 1.430 (Deluxe)
Hauteur de selle (mm)	745	745
Empattement (mm)	1.695	1.695
Poids à vide (kg)	367	385 (Deluxe 390)
Roues, suspensions et freins		
Freins (Avant/Arrière)	Double disque hydraulique de 320 mm avec étriers à 6 pistons, rotors flottants et plaquettes en métal fritté / disque ventilé de 316 mm avec étrier à 3 pistons et plaquettes en métal fritté (système ABS combiné à commande électronique)	Double disque hydraulique de 320 mm avec étriers à 6 pistons, rotors flottants et plaquettes en métal fritté / disque ventilé de 316 mm avec étrier à 3 pistons et plaquettes en métal fritté (système ABS combiné à commande électronique)
Pneus (Avant/Arrière)	130/70 R18 / 200/55 R16	130/70 R18 / 200/55 R16
Suspension Avant	Double Wishbone	Double Wishbone
Suspension Arrière	Pro-Link®	Pro-Link®



Nouveau coloris 2024
Mat Armored Green Metallic



Beta Silver Metallic



Nouveau coloris 2024
Pearl Glare White



Nouveau coloris 2024
Heavy Gray Metallic

NT1100

Bicylindre parallèle, 4-temps, 8 soupapes, refroidissement liquide

1.084 cc

75 kW @ 7.500 tr/min

104 Nm @ 6.250 tr/min

5 l/100 km (20 km/l) / 116 g/km

2.240 × 865 × 1.360

820

1.535

238 (DCT 248)

Double disque flottant de 310 mm avec étrier de frein quatre pistons à montage radial / simple disque de 256 mm avec étrier un piston (ABS 2 canaux)

120/70 R17 / 180/55 R17

Fourche télescopique inversée Showa® 43 mm de type SFF-BP avec réglage de la précharge

Bras oscillant monobloc en aluminium avec Pro-Link® et amortisseur Showa® à gaz, réglage hydraulique de la précharge par cadran



Mat Iridium Gray Metallic



Nouveau coloris 2024
Mat Jeans Blue Metallic



Nouveau coloris 2024
Candy Chromosphere Red



Technologie Honda

Honda a développé et appliqué de nombreuses technologies innovantes pour sa gamme de motos, conçues pour avoir le plus grand bénéfice possible pour vous et le monde qui vous entoure.



AIRBAG

Un airbag monté sur le réservoir - unique dans le monde de la moto - a été développé pour offrir un niveau supplémentaire de sécurité et de tranquillité d'esprit au pilote.



ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM

Le système de freinage antiblocage surveille la vitesse de rotation des roues et réduit la pression de freinage afin de prévenir le blocage des roues.



COMBINED BRAKE SYSTEM

Actionne les freins avant et arrière lorsque la pédale (ou le levier) de frein arrière est actionnée, pour un contrôle du freinage équilibré, en douceur et en toute confiance.



DUAL CLUTCH TRANSMISSION

Combine le plaisir de conduite d'une transmission manuelle avec la commodité d'une transmission automatique, pour un confort accru et des performances sportives.



EURO 5

Conforme aux normes d'émissions EURO 5.



EURO 5+

Conforme aux normes d'émissions EURO 5+.



HONDA IGNITION SECURITY SYSTEM

N'autorise le démarrage de la moto qu'avec les clés codées d'origine afin d'offrir une protection efficace contre le vol.



HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL

Si le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) détecte une perte imminente d'adhérence des roues arrière, il réduit le couple pour permettre au pneu d'adhérer. Plusieurs niveaux peuvent être choisis en fonction du mode de conduite ou des préférences du conducteur.



HILL START ASSIST

Après un arrêt dans une pente, une pression supplémentaire sur le frein maintient la pression hydraulique sur l'étrier arrière. Et quand est venu le temps de démarrer, il suffit de tourner la poignée d'accélération.



WHEELIE CONTROL

La centrale inertielle IMU mesure l'angle de cabrage et, en fonction de la vitesse des roues avant et arrière, gère la levée de la roue avant selon le niveau d'intervention sélectionné. Le niveau 1 offre un contrôle de cabrage minimal. Le niveau 2 assure un contrôle moyen et le niveau 3 un contrôle maximal. Le contrôle de cabrage peut aussi être entièrement désactivé.



HONDA ROADSYNC

Connectivité Bluetooth pour une gestion facile de la navigation, des appels, des messages et de la musique pendant la conduite. Disponible sur les appareils Android™ et iOS™.



PHARES LEDS

L'éclairage à LED est plus puissant et plus efficace au plan énergétique que les ampoules traditionnelles. Pas de délai d'activation et une longévité accrue.



INJECTION DE CARBURANT PROGRAMMÉE

Le système informatisé de type cartographique maintient une forte puissance et des performances réactives dans toutes les conditions.



MARCHE ARRIÈRE

L'ajout d'une marche arrière facile à utiliser permet à la Gold Wing d'entrer - ou de sortir - de n'importe quel endroit, sans effort.



SMART KEY

Cette technologie innovante favorise à la fois le confort et la sécurité. Tant que vous avez la clé en poche ou dans votre sac, vous pouvez quitter votre siège et démarrer le moteur d'une simple pression sur un bouton.



SELECTION DU MODE DE CONDUITE

Chaque mode de conduite ajuste les paramètres de la moto, comme par exemple : la puissance, le niveau du frein moteur, l'amortissement de la suspension, l'ABS et le HSTC.



ÉTRIERS À MONTAGE RADIAL

Le montage radial de l'étrier de frein garantit un meilleur alignement par rapport au disque et une rigidité optimale. Les étriers à montage radial sont fixés et soutenus aux deux extrémités, limitant la flexion de l'étrier et assurant une meilleure performance de freinage.



CHARGEUR USB

Nous avons subtilement intégré une prise USB dans le compartiment de rangement, sous la selle. Pas besoin d'adaptateur, il suffit de connecter le câble de votre appareil, de le brancher et c'est parti.



ÉCRAN TFT

Écran TFT couleur pour contrôler les modes de conduite, ainsi que d'autres paramètres de la moto. Affiche des informations clés telles que l'indicateur de position de vitesse et le compte-tours.

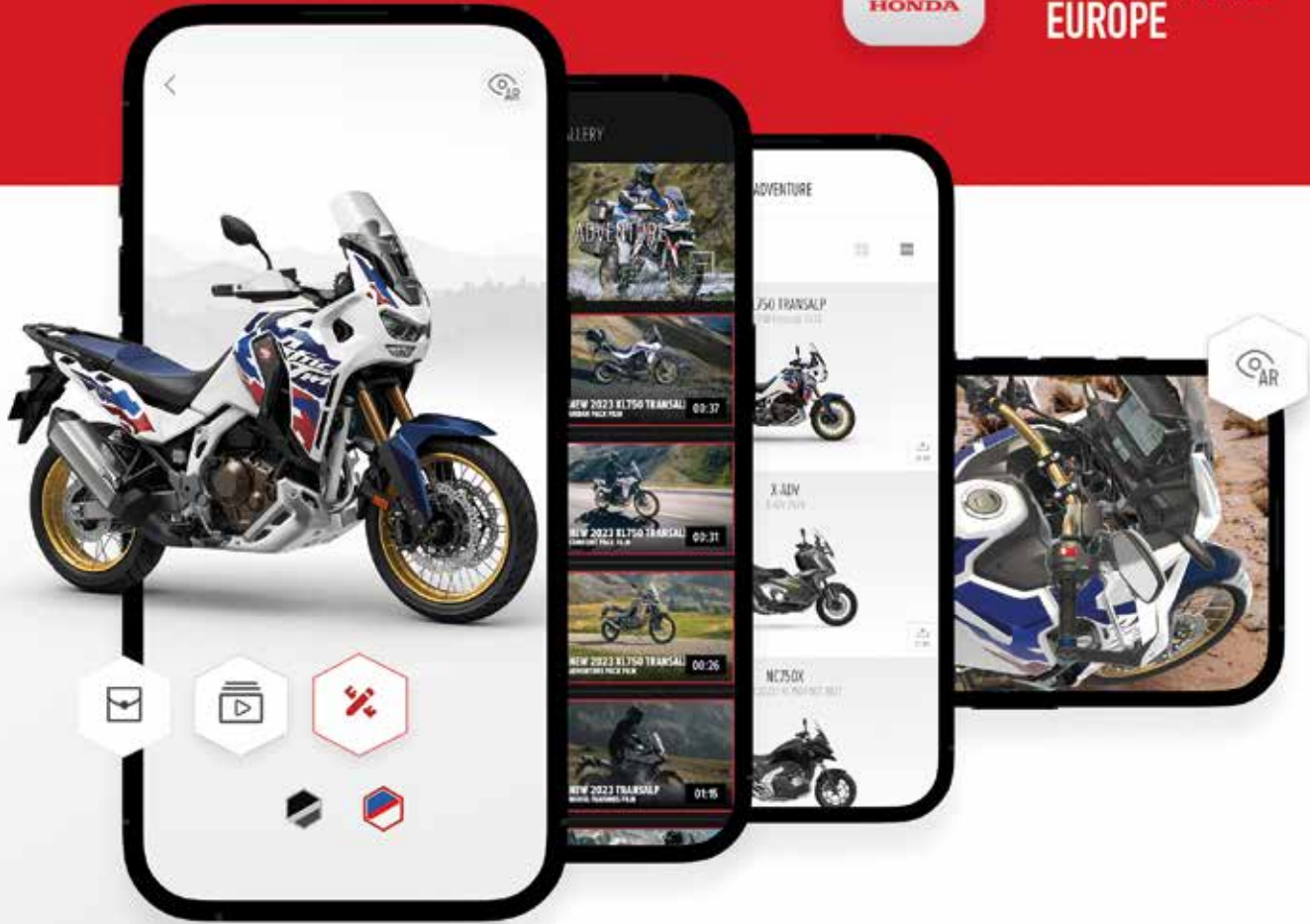


AFFICHAGE LCD

Des informations et des avertissements clairs et précis sont présentés sur un écran riche et facile à lire.



HONDA
MOTORCYCLES
EUROPE



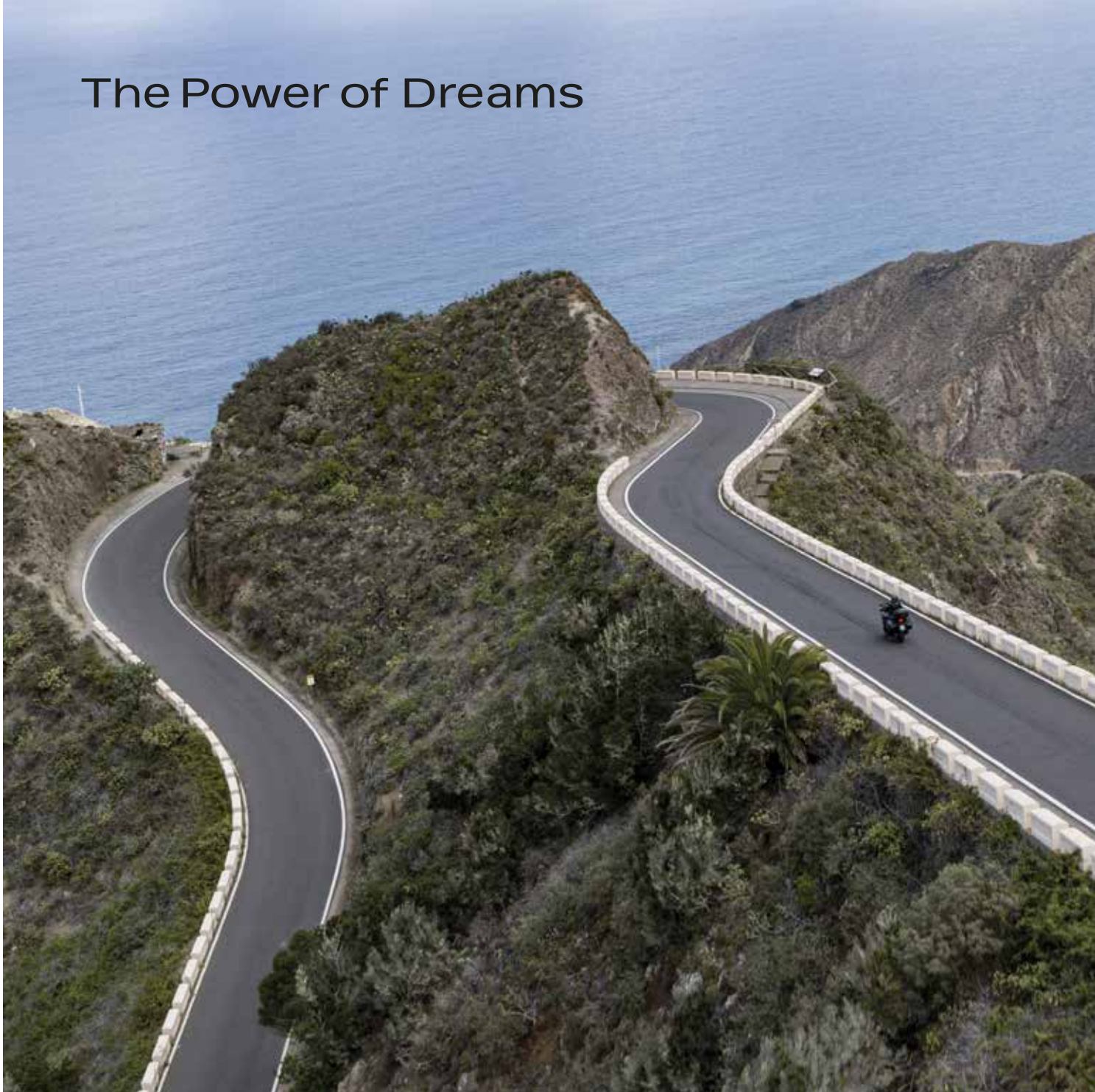
APP HONDA MOTORCYCLES EUROPE

- DÉCOUVREZ LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS
- GALERIE VIDÉO
- CONFIGUREZ VOTRE MOTO
- DÉCOUVREZ TOUS LES COLORIS ET TOUS LES ACCESSOIRES
- VISUALISATION 3D ET RÉALITÉ AUGMENTÉE

Configurez votre moto et découvrez plus d'informations à propos de notre gamme complète et de nos accessoires en surfant sur notre site web ou en téléchargeant l'application Honda Motorcycles Europe.



The Power of Dreams





Enthousiaste. Conducteur. Rêveur.

Chez Honda, nous ne croyons pas aux solutions de facilité. Ne jamais se contenter. Ne vous reposez jamais. C'est ce en quoi nous croyons.

C'est une philosophie qui signifie que nous n'avons jamais l'impression d'avoir terminé. C'est pourquoi nous ne cessons de remettre en question les limites de chaque moto. C'est pourquoi nous ne cessons jamais de rechercher le succès, de pousser l'innovation, l'ingénierie et le développement jusqu'à leurs limites. Et puis de recommencer. Et encore.

C'est pourquoi nous sommes constamment à l'origine de premières techniques, comme le moteur en ligne à 4 temps, la transmission à double embrayage ou l'airbag moto. C'est pourquoi nous allons au-delà de l'existence, sans avoir peur de remettre en question le statu quo du marché de la moto.

C'est cet esprit inquiet qui nous fait avancer et qui est transmis à chaque pilote Honda, le poussant vers sa prochaine aventure. Vers la joie de la vraie liberté. Vers le prochain grand rêve.

Car, après tout, ce sont nos rêves qui nous font avancer.





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 sa moto 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 exigeant que toutes les visières de casque soient conformes 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