



SUPERSPORT | 2024

A motorcyclist in a red, white, and blue racing suit is leaning into a turn on a Honda CBR motorcycle. The motorcycle is red and white with blue accents. The rider is wearing a black helmet with a red visor. The background is a blurred, reddish-brown hillside. The motorcycle has "HONDA" and "CBR" logos visible.

La vie est une course, le monde est notre piste

Ces motos ont été pensées pour nous pousser vers les limites de la vitesse et de la performance. Avec elles, les articulations de nos doigts deviennent blanches. Et nos cheveux sont hérissés quand nous enlevons notre casque. Et en même temps, elles nous collent au bitume, avec un grip phénoménal qui nous inspire une confiance et une maîtrise totales. Voilà ce que l'on ressent au guidon d'une CBR.



SOMMAIRE

CBR1000RR-R FIREBLADE SP NOUVEAUTÉ	04
CBR1000RR-R FIREBLADE NOUVEAUTÉ	06
CBR600RR NOUVEAUTÉ	08
CBR650R NOUVEAUTÉ	10
CBR500R NOUVEAUTÉ	12
CARACTÉRISTIQUES	14
TECHNOLOGIE HONDA	16



FIREBLADE SP

En quête de perfection

Le tour parfait. Un objectif impossible à atteindre. Qui implique deux éléments : vous et votre moto. Vous avez multiplié les tours, frôlé chaque point de corde et enchaîné les virages. Vous êtes à l'aise sur cette piste. C'est le cas aussi de votre CBR1000RR-R Fireblade SP. Vous faites corps avec elle.

La Fireblade SP est de la même race que la Fireblade conventionnelle. Mais avec sa suspension intégrale Öhlins® Smart Electronic Control (S-EC), son maître-cylindre Brembo®, son levier et ses étriers de freins avant/arrière Brembo®, ses performances se situent à un niveau encore supérieur. Vous cherchez un maximum de puissance ? C'est le cas : 160 kW @ 14.000 tr/min. Et pas seulement à haut régime. La Fireblade SP s'extrait des virages avec une accélération impressionnante à bas et moyens régimes, grâce à un contrôle parfaitement linéaire de l'accélérateur. Le HSTC garantit des réactions maîtrisées et un ressenti optimal de la motricité. Le Quick Shifter de série assure des changements de rapports instantanés et tout en souplesse, sans avoir recours à l'embrayage, que ce soit pour monter ou descendre de rapport. Son moteur est taillé pour la vitesse.

Et puis, il y a le châssis. Faisant appel à des circuits distincts pour la compression et la détente, et à des moteurs pas-à-pas pour ajuster l'amortissement, la fourche inversée semi-active Öhlins® S-EC NPX de 43 mm a été développée pour garantir une adhérence et un retour d'informations précis du pneu avant. Digne d'une moto de compétition, la suspension avant est associée à un amortisseur arrière Öhlins® TTX36 S-EC. Afin de vous offrir une maîtrise optimale – et parce que les conditions peuvent très rapidement évoluer sur la piste –, vous disposez de 3 configurations de suspension Öhlins® Objective Tuning Base interface (OBTi) par défaut, et de modes prédéfinis à sélectionner instantanément pour modifier le set-up, limiter la consommation ou l'usure des pneus. Mordant les disques de 330 mm, les étriers Stylema à quatre pistons et montage radial offrent une puissance de freinage impressionnante. Ces freins sont actionnés par un levier et un maître-cylindre Brembo, et associés à un étrier de frein arrière Brembo®. Ainsi, même si elle est pleinement homologuée pour la route, avec ses feux, ses indicateurs de direction et sa Smart Key, la Fireblade SP est aussi le summum de la moto de compétition. Une machine taillée pour faire monter l'adrénaline à chaque virage.



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



Photo montrant une moto préparée pour une utilisation sur circuit. (Non disponible pour une livraison sous cette forme). La version homologuée pour la route est équipée de clignotants, de rétroviseurs et d'une plaque d'immatriculation.



PUISSANCE MAXIMALE

160 kW @ 14.000 tr/min

SYSTÈME DE FREINAGE INTÉGRAL PAR

BREMBO® avec étriers monoblocs Stylema® à quatre pistons

SUSPENSION

Öhlins Smart-EC

Caractéristiques principales

- SYSTÈME THROTTLE BY WIRE À DEUX MOTEURS
- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL À 9 NIVEAUX
- ÉTRIERS BREMBO STYLEMA R
- ÉCRAN TFT COULEUR DE 5 POUCES
- MODES DE CONDUITE
- AILETTES AÉRODYNAMIQUES





FIREBLADE

Née pour la course

Cuir zippé. Casque attaché. Gants en place. Le feu passe au vert. La piste est ouverte. Votre Fireblade est impatiente. Vous pouvez l'entendre au grondement agressif sortant de l'échappement Akrapovič® en tournant la poignée d'accélérateur. Et vous aussi, vous êtes impatient. La vitesse, c'est la garantie d'une montée d'adrénaline. Le genre de sensation que l'on ressent en plongeant à la corde de tous les virages. Le défi d'améliorer son chrono à chaque tour. D'aller toujours plus vite.

Cet esprit de compétition ne vous abandonne jamais. C'est pareil pour nous. En plus de pouvoir compter sur des performances maximales à haut régime pour avaler les lignes droites, vous disposez aussi d'une puissance très généreuse à moyen régime pour accélérer en sortie de courbe. Grâce à l'expérience de nos pilotes du HRC, nous avons développé le Honda Selectable Torque Control (HSTC), qui propose 9 niveaux différents. Ce dispositif de contrôle du couple réagit avec souplesse et précision à la moindre sollicitation de l'accélérateur, la faible charge du ressort de rappel Throttle By Wire (TBW) vous assurant finesse et linéarité lorsque vous remettez les gaz. Ainsi, vous pouvez ressortir encore plus vite de chaque virage. Via l'écran TFT de 5 pouces, vous pouvez entièrement personnaliser la puissance moteur, le frein moteur et le contrôle du cabrage. Vous disposez aussi de réglages par défaut grâce aux trois modes de conduite.

Un moteur spécial nécessite évidemment un châssis spécial. La rigidité du cadre en aluminium de type diamant et du bras oscillant dérivé de la RC213V, la répartition des masses et la géométrie de la direction ont été optimisés de concert afin de garantir une agilité, une adhérence et, tout aussi important, un retour d'information ultimes.

Pour une flexibilité optimale au niveau du set-up, la fourche inversée USD SHOWA Big Piston Fork (BPF) de 43 mm et la suspension arrière Pro-Link Balance Free Rear Cushion Light (BFRC-Lite) sont entièrement ajustables. Les étriers à quatre pistons et montage radial signés Nissin offrent aussi un potentiel de freinage exceptionnel. La recherche aérodynamique a sculpté le look agressif de la Fireblade, avec un conduit d'air HRC alimentant la boîte à air à travers la tête de fourche. Des ailettes génèrent la même valeur d'appui que sur notre prototype du MotoGP 2018 afin de réduire le cabrage de la roue avant à l'accélération et accroître la stabilité au freinage et à l'inscription dans les courbes.



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



version SP



PUISSANCE MAXIMALE

160 kW @ 14.000 tr/min

PEAK TORQUE

113 Nm @ 12.000 tr/min

COUPLE MAXIMAL

HSTC Honda Selectable Torque Control

Caractéristiques principales

- SYSTÈME THROTTLE BY WIRE À DEUX MOTEURS
- POSITION DE CONDUITE AMÉLIORÉE
- ÉTRIERS NISSIN
- ÉCRAN TFT COULEUR DE 5 POUCES
- MODES DE CONDUITE
- AILETTES AÉRODYNAMIQUES



CBR 600RR

Relancer la course

Vous êtes prêt pour un contrôle total de niveau supérieur ? Alors lisez bien ce qui suit. Développant une puissance maximale de 89 kW, le quatre cylindres en ligne 16 soupapes de 600 cm³ de la CBR600RR délivre une solide dose d'adrénaline à 14.250 tr/min - sans parler de sa vitesse de pointe fulgurante - ainsi qu'un couple confortable de 63 Nm. Disponible sur une large plage, celui-ci permet une conduite en douceur, même en sortie de virage serré. Les orifices d'admission sont alimentés par des corps de papillon de 44 mm qui assurent un débit de gaz maximal à haut régime. La culasse, la distribution, le vilebrequin et l'échappement ont été optimisés ensemble. Le système d'échappement 4 en 2 en 1 avec silencieux central utilise des alésages de grand diamètre pour améliorer le débit des gaz à haut régime. Enfin, pour contrôler les entrées en virage, un embrayage assisté/à glissement gère le sautiellement de la roue arrière lors des changements de direction rapides et des freinages brusques.

La CBR600RR est une supersportive affûtée, avec un poids en ordre de marche de seulement 193 kg. Son cadre à double longeron en aluminium place le poids du carburant au plus bas pour une centralisation optimale des masses. La suspension entièrement réglable - fourche Showa Big Piston USD de 41 mm et amortisseur arrière Pro-Link - et le bras oscillant en aluminium permettent de sentir du bout des doigts l'adhérence des pneus, jusqu'à leur limite. Les étriers avant à quatre pistons et à montage radial, qui pincent des disques flottants de 310 mm, offrent une puissance de freinage considérable.

Grâce au système Throttle-by-Wire dérivé de la MotoGP RC213V-S et à l'IMU à 6 axes, vous pouvez choisir entre 3 modes de pilotage par défaut, 5 niveaux de puissance et 3 niveaux de frein moteur ainsi que le contrôle du wheeling. Des réglages personnalisés complets sont également possibles, tous gérés via l'écran TFT couleur de 5 pouces. Le contrôle de couple sélectionnable Honda (HSTC) à 9 niveaux offre un retour d'information naturel tout en gérant la traction de la roue arrière. Le quickshifter monté de série permet de monter et de descendre les rapports sans utiliser l'embrayage, à la vitesse de l'éclair. L'ABS de virage et l'amortisseur de direction électronique Honda (HESD) donnent la confiance nécessaire pour attaquer les virages à fond et d'en sortir tout aussi rapidement.

La CBR1000RR-R Fireblade a été notre point de départ pour imaginer le style de la CBR600RR, mais surtout sa capacité à fendre l'air à grande vitesse. Comme la RC213V-S a servi de base à la Fireblade, cela signifie une zone frontale ciselée et agressive, réduisant la résistance au vent, avec des ailerons de carénage pour produire une force d'appui constante en entrée de virage et d'un côté à l'autre lors de l'accélération. Enfin, une moto spéciale a besoin d'une peinture particulière. C'est pourquoi la CBR600RR arbore fièrement une livrée tricolore HRC spécifique pour la Fireblade.



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



PUISSANCE MAXIMALE

89 kW @ 14.250 tr/min

COUPLE MAXIMAL

63 Nm @ 11.500 tr/min

9 NIVEAUX DE RÉGLAGE

HSTC Honda Selectable Torque Control

Caractéristiques principales

- QUICK SHIFTER DE SÉRIE
- IMU À 6 AXES
- MODE DE CONDUITE VIA THROTTLE-BY-WIRE SYSTEM
- CONVERSION PERMIS A2 DISPONIBLE
- AILETTES AÉRODYNAMIQUES
- POWER & ENGINE BRAKE MODE / HSTC / ABS (ABS DE VIRAGE)



CBR
650R

Vous avez l'R en forme aujourd'hui !

Les motos sportives de milieu de gamme à quatre cylindres sont de magnifiques objets, mais malheureusement trop rares. La CBR650R en est une. Le moteur 16 soupapes à double arbre à cames en tête développe une puissance maximale de 70 kW – jusqu'à la zone rouge à 12.000 tr/min – et 64 Nm de couple pour une conduite en douceur en sortie de virage. Une version adaptée au permis A2 de 35 kW est également disponible. Et elle se tiendra prête pour repasser en pleine puissance une fois votre permis A en poche. Le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) gère en douceur la traction de la roue arrière, sur sol sec ou mouillé, de sorte que les virages sont toujours passionnants. Le système peut également être complètement désactivé. Et parce que la puissance a besoin de contrôle, un embrayage assisté et à glissement gère la roue arrière en cas de freinage et de rétrogradage brusques, évitant ainsi tout blocage.

Notre ADN de compétition est profondément ancré en nous. Aussi, la CBR650R arbore un nouveau carénage affûté et des phares à double LED inspirés de la superbe CBR1000RR-R Fireblade. Elle est également dotée d'un véritable châssis sportif et deux étriers Nissin à quatre pistons à montage radial agrippent fermement les disques de 310 mm. La fourche avant Showa SFF-BP USD de 41 mm et l'amortisseur arrière offrent une sensation de premier ordre jusque dans le bout des doigts, et garantissent l'adhérence des pneumatiques même sur le fil du rasoir.

L'écran TFT couleur de 5 pouces est entièrement nouveau, tout comme les commandes rétroéclairées du guidon, dont la position très naturelle sous les mains permet une meilleure manipulation dans toutes les conditions. Ces deux éléments ont été conçus ensemble pour faciliter l'utilisation, et l'écran est conçu pour minimiser les reflets en cas de forte luminosité. Il offre également une connectivité complète grâce à l'application Honda RoadSync. Pour les smartphones fonctionnant sous Android et iOS, cela signifie que vous pouvez accéder à la navigation via l'écran, passer et recevoir des appels ou écouter de la musique pendant que vous roulez.

La nouvelle technologie d'embrayage E-Clutch de Honda, unique en son genre, est de série sur cette moto. L'embrayage E-Clutch fait passer la conduite au niveau supérieur. Concrètement, vous pouvez choisir d'utiliser l'embrayage manuel de la boîte de vitesses à six rapports, comme d'habitude. Mais vous pouvez également sélectionner l'embrayage électronique via l'écran TFT et ne plus toucher au levier d'embrayage. Le tour est joué. En démarrant, en montant et en descendant les rapports et en s'arrêtant, il suffit d'actionner le levier de vitesses au pied. L'E-Clutch fait le reste – en douceur, instantanément et à tout moment – comme un pilote de haut niveau. Impossible de caler. Evoluer dans la circulation devient un jeu d'enfant. Et si vous avez besoin de l'embrayage pour une raison ou une autre, pas de problème, utilisez-le à tout moment.



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



PUISSANCE MAXIMALE

70 kW @ 12.000 tr/min

COUPLE MAXIMAL

63 Nm @ 9.500 tr/min

9 NIVEAUX DE RÉGLAGE

HSTC Honda Selectable Torque Control

Caractéristiques principales

- MOTEUR 4 CYLINDRES, 16 SOUPAPES, REFFROIDISSEMENT LIQUIDE
- COMPATIBILITÉ PERMIS A2
- EMBRAYAGE ASSISTÉ ET À GLISSEMENT
- FOURCHE SHOWA® INVERSÉE BIG PISTON 41 MM À FONCTIONS SÉPARÉES
- DEUX ÉTRIERS AVANT À MONTAGE RADIAL ET 4 PISTONS
- ÉCRAN TFT COULEUR 5 POUCES AVEC ROADSYNC CONNECTIVITY
- EMERGENCY STOP SIGNAL (ESS)



CBR 500R

ADN compétition

Ce que le HRC apprend en compétition de haut niveau se répercute immédiatement sur notre gamme. En commençant par la CBR500R. S'inspirant largement de la Fireblade pour son design – avec une nouvelle peinture et de nouveaux graphismes tout droit sortis de la voie des stands – elle porte les mêmes ailerons aérodynamiques pour une stabilité en entrée de virage et une agilité à grande vitesse. Depuis les phares agressivement redessinés, qui projettent un large faisceau pénétrant pour des virages plus sûrs la nuit, et le carénage sculpté pour la vitesse jusqu'à la selle étroitement enveloppée, cette moto est une véritable référence dans la catégorie des sportives.

Nous avons mis à jour les réglages de l'ECU du moteur bicylindre conforme à la norme A2 et optimisé le calage de l'allumage pour obtenir une puissance élevée à bas et moyens régimes, ainsi qu'une réponse souple à l'accélérateur et une sonorité claire de l'échappement. Le système Honda Selectable Torque Control (HSTC) gère la traction de la roue arrière, sur sol sec ou mouillé, de sorte que rouler en ville – ou attaquer un virage – reste toujours une expérience passionnante. N'oubliez pas non plus de profiter du châssis aux normes des motos de sport. Quant à la fourche Showa SFF-BP USD de 41 mm et aux deux disques avant avec étriers à montage radial, ils améliorent les sensations, la maniabilité et le freinage.

Une machine d'entrée de gamme, cette CBR500R ? Certainement pas ! Au contraire, elle se voit équipée de technologies haut de gamme que l'on trouve sur des motos de cylindrées bien plus importantes. Comme le système HSTC, qui réduit en douceur le couple moteur via l'ECU pour gérer l'adhérence à l'arrière. Et, bien qu'il s'agisse d'un poste de pilotage sportif minimal, le nouvel écran TFT couleur de 5 pouces utilise des couches optiquement collées pour une meilleure visibilité en plein soleil, sans oublier la connectivité Smartphone du Honda RoadSync. Ainsi, pendant que vous roulez, vous pouvez accéder à la navigation virage par virage à l'écran et rester en contact quel que soit le moyen choisi, tout cela en actionnant simplement les nouveaux commutateurs rétroéclairés.



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



PUISSANCE MAXIMALE

35 kW @ 8.600 tr/min

COUPLE MAXIMAL

43 Nm @ 6.500 tr/min

Caractéristiques principales

- HONDA SELECTABLE TORQUE CONTROL (HSTC)
- EMBRAYAGE ASSISTÉ ET À GLISSEMENT
- ÉCRAN COULEUR DE 5 POUCHES AVEC ROADSINCR CONNECTIVITY
- COMPATIBILITÉ PERMIS A2
- EMERGENCY STOP SIGNAL (ESS)
- SUSPENSION ARRIÈRE PRO-LINK AJUSTABLE
- FOURCHE SHOWA SFF-BP USD 41 MM
- AMORTISSEUR SHOWA ET DOUBLE DISQUE AVANT AVEC ÉTRIERS 4 PISTONS



Caractéristiques

CBR1000RR-R FIREBLADE SP

CBR1000RR-R FIREBLADE

Moteur

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, DOHC, refroidissement liquide	4 cylindres en ligne, 4 temps, DOHC, refroidissement liquide
Cylindrée	1.000 cc	1.000 cc
Puissance maxi	160 kW @ 14.000 tr/min	160 kW @ 14.000 tr/min
Couple maxi	113 Nm @ 12.000 tr/min	113 Nm @ 12.000 tr/min
Consommation de carburant/Emissions	6,7 l/100 km (14,9 km/l) / 155 g/km	6,7 l/100 km (14,9 km/l) / 155 g/km

Châssis, dimensions et poids

Longueur x Largeur x Hauteur (mm)	2.105 x 750 x 1.140	2.100 x 745 x 1.140
Hauteur de selle (mm)	830	830
Empattement (mm)	1.455	1.450
Poids à vide (kg)	201 (Carbon Edition 200)	200

Roues, suspensions et freins

Freins (Avant/Arrière)	Double disque de 330 mm avec étrier Brembo® à 4 pistons à montage radial / disque de 220 mm avec étrier Brembo® à 2 pistons	Double disque de 330 mm avec étrier Nissin® à 4 pistons à montage radial / disque de 220 mm avec étrier Brembo® à 2 pistons
Pneus (Avant/Arrière)	120/70-ZR17 / 200/55-ZR17	120/70-ZR17 / 200/55-ZR17
Suspension Avant	Fourche télescopique Öhlins® NPX S-EC 43 mm avec réglages de la précharge, de la compression et du rebond	Fourche télescopique Showa® BPF 43 mm avec réglages de la précharge, de la compression et du rebond
Suspension Arrière	Bras oscillant Öhlins® TTX36 S-EC Pro-Link® avec précharge, compression et amortissement en détente	Bras oscillant Showa® BFRC-Lite Pro-Link® avec réglage de la précharge en 10 étapes, de la compression en continu et de l'amortissement en détente



Nouveau coloris 2024
Grand Prix Red



Nouveau coloris 2024
Mat Pearl Morion Black
Carbon Edition



Nouveau coloris 2024
Grand Prix Red

CBR600RR

CBR650R E-Clutch

CBR500R

4 cylindres en ligne, refroidissement liquide, 16 soupapes DOHC	4 cylindres en ligne, refroidissement liquide, 16 soupapes DOHC	Bicylindre parallèle, refroidissement liquide, 4 temps, DOHC
599 cc	649 cc	471 cc
89 kW @ 14.250 tr/min	70 kW @ 12.000 tr/min	35 kW @ 8.600 tr/min
63 Nm @ 11.500 tr/min	63 Nm @ 9.500 tr/min	43 Nm @ 6.500 tr/min
5,5 l/100 km (18,2 km/l) / 128 g/km	4,9 l/100 km (20,4 km/l) / 112 g/km	3,5 l/100 km (28,6 km/l) / 80 g/km
2.030 x 685 x 1.140	2.120 x 750 x 1.145	2.080 x 760 x 1.145
820	810	785
1.370	1.450	1.410
193	211	191
Disques flottants de 310 mm avec étrier à 4 pistons à montage radial / Disque de 220 mm avec étrier à 1 piston	Double disque de 310 mm avec étrier à 4 pistons / simple disque de 240 mm avec étrier à un piston (ABS à 2 canaux)	Double disque de 296 mm avec étriers à 4 pistons à montage radial Nissin® / simple disque de 240 mm avec étrier à un piston (ABS 2 voies)
120/70ZR17M/C DUNLOP Roadsports2 180/55ZR17M/C DUNLOP Roadsports2	120/70ZR17M/C / 180/55ZR17M/C	120/70ZR-17M/C / 160/60ZR-17M/C
Showa® 41 mm Big Piston USD, 120 mm de débattement	Fourche Showa® 41 mm SFF-BP USD	Fourche Showa® 41 mm SFF-BP USD
Amortisseur arrière Showa® entièrement réglable fonctionnant avec Pro-Link®. Débattement de 128 mm	Amortisseur monoshock avec réglage de la précharge à 10 niveaux, bras oscillant en fonte d'aluminium, débattement de 43,5 mm	Pro-Link® monoamortisseur avec réglage de la précharge à 5 niveaux, bras oscillant creux en acier



Nouveau coloris 2024
Grand Prix Red



Nouveau coloris 2024
Mat Ballistic Black Metallic



Nouveau coloris 2024
Grand Prix Red



Nouveau coloris 2024
Mat Gunpowder Black Metallic



Nouveau coloris 2024
Grand Prix Red



Nouveau coloris 2024
Mat Gunpowder Black Metallic

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.



SYSTÈME ABS

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.



EURO 5+

Conforme à la norme d'émissions EURO 5+.



HONDA ELECTRONIC STEERING DAMPER

L'amortisseur de direction électronique de Honda minimise les effets de guidonnage à haute vitesse pour un agrément et un confort renforcés.



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 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™.



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.



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.



PROGRAMMED DUAL FUEL INJECTION

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

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



ÉTRIÈR 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.



CLÉ SANS CONTACT 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.



START MODE

Limite le régime moteur en fonction des préférences du conducteur, même avec un accélérateur ouvert à fond, ce qui lui permet de se concentrer pleinement sur le levier d'embrayage (et les feux).



CONTRÔLE DU CABRAGE

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
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