

CB600FA Hornet

2009 Information Presse



Introduction

Depuis sa première apparition sur la scène en 1998, la CB600F Hornet est devenu l'un des roadsters les plus populaires et les plus influents du marché. Affichant une parenté étroite avec la sportive accomplie qu'était - et reste- la CBR600RR, la première CB600F proposait un assortiment unique de sportivité, de légèreté et de facilité d'utilisation. Forte de sa puissance facilement exploitable, de son confort et de sa polyvalence, elle est rapidement devenue une référence pour ces utilisateurs qui, quel que soit leur niveau d'expérience, recherchaient une machine qui soit à la fois pratique et excitante à piloter. Son style intemporel la rendait séduisante aux yeux de tous, y compris des plus "branchés" d'autant qu'elle s'avérait également économique à l'achat comme à l'entretien. La qualité de sa fabrication et sa fiabilité allaient rapidement devenir légendaires, tout comme sa faible consommation de carburant.

Aussi impressionnants que furent les débuts, les utilisateurs n'allaient pas tarder à proposer que des évolutions soient apportées dans plusieurs domaines. Ainsi, en 2000, Honda répondit en passant la roue avant en 17 pouces tandis qu'en 2003, le réservoir voyait sa contenance monter à 17 litres, ajoutant encore à la polyvalence de la Hornet.

Ces deux évolutions furent les seuls changements majeurs apportés au cours des neuf premières années de production. Pour autant, en 2007, Honda, décida que les amateurs de Hornet méritaient un tout nouveau modèle. Le millésime 2007 de la CB600F apparue comme le résultat d'une refonte totale. Bénéficiant des derniers développements en termes de technologie, de sécurité et de protection de l'environnement, elle offrait également des lignes qui la replaçaient au sommet de la catégorie des roadsters de moyenne cylindrée. Excitant, racé et immédiatement apprécié, le résultat de cette évolution réaffirma la popularité de la Hornet auprès de ses supporters partout en Europe. Il instaura également de nouveaux standards dans cette catégorie en pleine croissance...

Sans s'éloigner de l'esprit et des bases qui ont rendu possible à cette remarquable popularité, la CB600F 2009 améliore encore le confort, les performances et la facilité de pilotage de la version 2007. Une nouvelle fois, Honda a été guidé par les remarques des utilisateurs, apportant les modifications aux seuls endroits nécessaires de façon à maintenir un équilibre quasi parfait entre puissance, qualité de fabrication et rapport qualité/prix. Soigneusement sélectionnées, ces améliorations comprennent notamment de nouvelles suspensions réglables ainsi que quelques évolutions esthétiques parmi lesquelles des pièces noires métalliques, un nouveau tableau de bord ainsi qu'une nouvelle gamme de coloris qui accentue encore son pouvoir de séduction.

Concept

Avec des tarifs carburants en hausse incessante et des villes asphyxiées par la circulation automobile, le choix d'une machine comme la CB600F Hornet s'avère plus judicieux que jamais. Sa vivacité et sa polyvalence -plus le simple plaisir de posséder et de piloter cette machine- la font correspondre à une multitude de styles de vie. Elle a su affirmer ses qualités de véhicules idéal pour les déplacements urbains et inter-urbains tandis que sa capacité de jeu, en ville comme sur route, est également reconnue par tous. Cela signifie que, pour ce nombre croissant de personnes à la recherche d'un moyen de transport plus facile, plus économique et plus excitant pour se rendre au travail ou profiter de leurs loisirs, la CB600F est un choix naturel.

Ainsi, le millésime 2009 de la CB600F Hornet représente-t-il la réponse de Honda à cette demande croissante, une réponse accompagnée du renforcement des points forts tant appréciés par les utilisateurs. Des évolutions esthétiques ont été apportées de façon à séduire les amateurs de tous âges qui sauront certainement apprécier ce style autant que ces coloris qui répondent aux dernières tendances. Enfin, les améliorations apportées à la partie cycle ajoutent encore à la sportivité de la Hornet, complétant parfaitement les performances revendiquées par le moteur.

Avec le millésime 2009 de la CB600F, l'esprit original du roadster urbain est de retour, plus viril, plus séduisant et plus dynamique que jamais pour conserver son territoire et en conquérir de nouveaux...

Style

Lorsqu'ils ont réfléchi à de nouvelles directions de style pour la Hornet, les membres du département R & D Honda ont cherché leur inspiration du côté du design italien le plus subtil. Le résultat répond ainsi aux dernières tendances contemporaines, ce qui ne manquera pas de faire tourner la tête des plus blasés !

Inspirée des fondamentaux de l'esprit roadster, la nouvelle Hornet est à la fois fine et dynamique avec un style de prédateur qui ne laisse aucun doute sur ses capacités sportives. Le message est clair : rouler sur la dernière génération de Hornet ou rester à la traîne !

Les lignes aérodynamiques de la pointe avant se poursuivent pour intégrer le réservoir de carburant avant de converger vers une partie arrière ramassée qui s'achève par un feu à diodes. À l'avant, un bloc optique à double ampoule et multiréfecteur ajoute au dynamisme tout en offrant une visibilité de premier ordre. Feu de route comme feu de croisement sont abrités derrière une lentille protubérante en polycarbonate, parfaitement associée à un petit saute-vent qui abrite un tableau de bord compact et séduisant, redessiné dans le respect des lignes contemporaines mais aussi de l'aspect fonctionnel. Légère et totalement électronique, cette instrumentation comporte un large compte-tours analogique inspiré des modèles sportifs, placé en position centrale et entouré par le compteur de vitesse digital, les compteurs kilométriques, la jauge de carburant multisegment et la montre de bord.

Coloris

Le nouveau style Européen de la CB600F est conforté par une nouvelle gamme de 5 coloris.

Le plus audacieux est un très vif jaune qui souligne les performances et le profil musculaire de la machine, générant une forte sensation de vivacité. Un choix jeune et dynamique, à l'avant-garde de la mode de la rue.

Vient ensuite un noir brillant qui permet à la Hornet de se sentir à l'aise partout, mettant l'accent sur l'esprit dynamique propre aux authentiques. On trouve ensuite un rouge à la fois chic et sportif, rendant les lignes de l'habillage encore plus vibrante. Les deux derniers choix sont constitués par un blanc et un argent métallique qui confèrent à la machine une image classique et sophistiquée, encore renforcée par l'addition de nouveaux marquages sur les flancs de réservoir, l'habillage de phare ainsi que sur les caches latéraux. Un détail graphique subtil mais qui souligne d'ailleurs la qualité et le soin apporté à la réalisation de la machine.

Chacun de ces coloris offre un contraste saisissant avec l'image brute et mécanique projetée par la teinte gris métallique qui recouvre les roues et le moteur. Meticuleusement sélectionnés, appliqués avec soin, ces coloris projettent la Hornet au premier plan sans atténuer les qualités de puissance et de facilité de pilotage qui ont fait d'elle une véritable icône.

Coloris

- Jaune Pearl Acid
- Noir Pearl Nightstar
- Rouge Pearl Siena
- Blanc Pearl Cool (avec marquages)

Motorisation

Héritage sportif

Court, léger et compact, le moteur de la CB600F est caractérisé par sa vivacité, la disponibilité de sa puissance ainsi que la vigueur de son couple. Développée en marge de celle de la CBR600RR 2007, cette motorisation ne peut dissimuler ses origines sportives, comme en témoignent ses accélérations ou la précision de ses réactions. Pour autant, ses performances ont été travaillées de façon à privilégier le couple et la puissance à moyens régimes et offrir ainsi les meilleures accélérations possibles en sortie de courbe tout en se montrant extrêmement vives et excitantes dans les tours, conformément à l'esprit Roadster.

Alimentation par injection électronique

La très sophistiquée alimentation par injection électronique PGM-FI autorise des réactions immédiates, un contrôle précis de la puissance moteur mais aussi des changements de vitesse progressifs. Associée au système d'échappement Honda à catalyseur et sonde à oxygène, l'alimentation PGM-FI permet de ramener les émissions nocives à un strict minimum.

Masses centralisées

La quasi-totalité du système d'échappement est placé au plus bas, à l'aplomb du moteur afin d'abaisser le centre de gravité et participer à une centralisation optimale des masses. Le moteur est lui-même positionné de manière à contribuer à un équilibre idéal des masses, ce qui s'ajoute aux qualités intrinsèques de la partie cycle pour générer un comportement agile et rassurant. Les réactions aux actions sur la direction sont vives, renforçant le plaisir que l'on a à profiter de la puissance et de la stabilité de la machine dans les virages serrés ou abordés à vive allure.

Partie cycle

Fiabilité

La fiabilité est l'une des marques de fabrique de la Hornet. Sa qualité de fabrication générale est sans reproche et son moteur ne fait pas exception à cette règle. Fiable et ne nécessitant que peu d'entretien, développée en profitant de tous les avantages d'un héritage sportif, la Hornet est conçue pour une utilisation quotidienne et variée.

Économique

De la même façon qu'il n'exige que très peu d'entretien, le moteur de la CB600F Hornet est également très efficace du point de vue énergétique, capable d'une autonomie remarquable avec les 17 litres de son réservoir. Au final, la Hornet 600 offre un ensemble de performances ainsi qu'un rapport qualité/prix qui n'ont tout simplement pas d'équivalents dans cette catégorie.

Le millésime 2009 de la CB600Fa mis un point d'honneur à reconduire la facilité de conduite qui a fait la réputation de la Hornet. Son comportement agile et sa position de conduite reposante font que les pilotes expérimentés aussi bien que les utilisateurs occasionnels se sentent immédiatement à l'aise à son guidon. Sa faible hauteur de selle facilite la pose des pieds au sol pour tous les gabarits tandis que le nouveau système de suspensions améliore encore le confort et le sentiment de sécurité tout en optimisant les capacités sportives.

Cadre rigide et léger

La CB600F 2009 reprend le cadre Mono-Backbone de la génération précédente. Son architecture « Diamond » intègre le moteur comme élément porteur afin d'offrir le meilleur équilibre possible entre rigidité et poids. Ce cadre est composé de trois sections moulées en gravité selon la technique du moule perdu (GDC), son poids limité et son étroitesse contribuant à la vivacité et la douceur du comportement ainsi qu'à sa réactivité instantanée à la moindre commande du pilote.

Centralisation des masses

En phase avec les prétentions sportives de la CB600F, la partie cycle est conçue pour une centralisation optimale des masses. Le poids du moteur et du système d'échappement est précisément contrebalancé par la compacité de la partie arrière et la légèreté de l'avant, réduisant ainsi l'inertie des masses aux points les plus extrêmes. Le résultat se traduit par un contrôle parfait en virage ainsi que par des changements de directions à la fois vifs et rassurants. Le bras oscillant de section rectangulaire en aluminium est également très léger et joue un rôle important dans la rigidité globale du châssis.

Nouvelles suspensions avant et arrière réglables

Entre le bras oscillant et le cadre prend place un nouvel amortisseur Monoshock réglable en précharge (7 positions), mais aussi en amortissement. Avec 128 mm de débattement, ce nouvel élément ajoute au sentiment de confort et de maîtrise. À l'avant, une fourche inversée HMAS de \varnothing 41 mm à cartouches permet de conserver le contrôle en toutes circonstances. Dotée d'un nouveau réglage en amortissement, cette fourche offre 120 mm de débattement. Ce nouveau système de suspension représente une contribution majeure au plaisir de pilotage offert par la Hornet, la rendant encore plus polyvalente et plus agréable au quotidien.

Roues sportives et freinage de premier ordre

Les larges pneumatiques sportifs à taille basse de la CB600F sont supportés par des jantes à 5 branches en alliage, un ensemble qui représente une part importante de l'image dynamique projetée par la Hornet tout en offrant des performances en rapport, garantissant une maîtrise optimale en virage et à haute vitesse.

Les freins sont conçus pour développer une puissance en phase avec les performances revendiquées par la moto. Ainsi, à l'avant, on trouve un double disque flottant de \varnothing 296 mm coiffé par des étriers 2 pistons tandis que l'arrière est confié à un disque de \varnothing 240 mm avec étrier simple piston.

La CB600F Hornet est également disponible équipée d'un freinage antiblocage combiné de dernière génération. Le système combiné permet d'agir sur les freins avant sitôt le frein arrière actionné, cette action offrant une redoutable efficacité, conforme aux capacités sportives de la Hornet. Quand à la précision offerte par le système ABS, elle renforce le sentiment de sécurité dans les phases de freinages appuyés ou sur les surfaces les plus glissantes. La centrale électronique (ECU) est associée à un modulateur compact qui contrôle le fonctionnement de chacun des freins mais aussi à deux capteurs installés sur les supports d'étriers avant et arrière. En comparant la vitesse de rotation de chaque roue en permanence, ces capteurs détectent la plus infime amorce de glissement et permettent au modulateur de réagir de manière à appliquer la pression de freinage juste nécessaire pour ralentir efficacement sans risques. Le fonctionnement du système s'effectue avec une telle rapidité qu'il est pratiquement indétectable par le pilote tout en supprimant les risques de blocage avant même qu'ils ne se produisent.

Équipement

Système antidémarrage Honda (HISS)

La CB600F est équipée du système antidémarrage par clef codée HISS. Ce système empêche le démarrage du moteur si l'une des deux clefs d'origine n'est pas utilisée. Agissant au cœur du système d'allumage, le HISS ne peut être contourné en court-circuitant l'allumage ou même en remplaçant le contacteur principal.

Freinage antiblocage ABS

En 2007, la CB600F Hornet a été le premier roadster de moyenne cylindrée à être équipé de l'ABS. Ce système améliore notablement le sentiment de confiance en réduisant les risques de blocage des pneumatiques lors des freinages sur surfaces glissantes.

Équipements optionnels

Pour augmenter encore le plaisir de pilotage de la nouvelle Hornet, Honda Access Europe a développé une longue liste d'équipement et d'accessoires optionnels :

- Un système d'alarme AVERTO compact et facile à installer. Cette alarme dispose d'une sirène, de 8 réglages de sensibilité ainsi que d'un mode « veille » qui limite les risques de décharge de la batterie.
- Un jeu d'habillage de carters qui permet de personnaliser sa machine.
- Un garde-boue arrière accordé aux coloris de l'habillage pour améliorer encore l'image de la machine et de protéger l'amortisseur arrière des projections.
- Un capot de selle passager qui met l'accent sur le dynamisme et la sportivité de la Hornet tout en laissant libre accès à l'espace de rangement aménagé sous la selle.
- Un jeu d'autocollants « Hornet » et « Aile Honda » chromés et en relief.
- Un jeu d'autocollants de jantes avec le logo Honda Racing.
- Un habillage de tableau de bord couleur Or. Une protection de réservoir accordée est également disponible.
- Un filet noir qui assure la fixation des bagages sur la selle passager.
- Une béquille de stand qui facilite l'entretien en permettant de soulever la machine à partir de l'extrémité du bras oscillant.
- Un antivol en U conçu pour prendre place dans l'espace aménagé sous la selle passager ou sous le capot de selle optionnel.
- Une protection de réservoir et un habillage de bouchon de carburant façon carbone afin de limiter les risques de rayures (avec logo HRC).

- Un petit saute-vent homologué WVTA qui réduit la pression du vent à haute vitesse.

Fiche Technique

General	
Modèle	CB600FA Hornet
Moteur	
Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	599 cm ³
Alésage x Course	67 x 42,5 mm
Rapport volumétrique	12 à 1
Puissance maxi.	75 kW à 12 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	64 Nm à 10 500 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 350 tr/min
Capacité d'huile	3,5 litres
Alimentation	
Carburateur	Injection électronique PGM-FI
Diamètre de passage	36 mm
Filtre à air	Sec, cartouche papier
Capacité de carburant	19 litres (y compris témoin de réserve à 4 litres)
Système électrique	
Allumage	Digital avec avance électronique
Calage de l'allumage	10° AvPMH (ralenti) ~ 60° AvPMH (13 500 tr/min)
Bougie	CR9EH-9 (NGK); U27FER-9 (ND)
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V / 8,6 Ah
Alternateur	333 W
Phares	12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 55 W x 1 (route)
Transmission	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Entraînement	Mécanique par câble
Boîte	6 rapports
Réduction primaire	2,111 (76/36)
Rapports	1 2,750 (33/12)
	2 1,938 (31/16)
	3 1,556 (28/18)
	4 1,348 (31/23)
	5 1,208 (29/24)
	6 1,095 (23/21)
Réduction finale	2,688 (43/16)
Transmission finale	Chaîne à joints toriques au pas de 525
Cadre	
Type	Mono-backbone ; en aluminium moulé par gravité

Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 085 x 760 x 1 090 mm
Empattement		1 435 mm
Angle de chasse		25°
Trainée		99 mm
Hauteur de selle		800 mm
Garde au sol		135 mm
Poids tous plein faits		198 kg , *205 kg
Capacité de transport maxi.		197 kg
Poids en charge		395 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche télescopique inversée ø 41 mm réglables en amortissement, débattement 120 mm
	Arrière	Monoamortisseur réglable en précharge (7 pos.) et détente, débattement 128 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 5 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 5 branches
Jantes	Avant	17M/C x MT3,50
	Arrière	17M/C x MT5,50
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière	180/55 ZR17M/C (73W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa
Freins		
Type	Avant	Double disque hydraulique flottant ø 296 x 4,5 mm avec étriers 2 pistons (*étriers 3 pistons combinés, ABS) et plaquettes métal frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 x 5 mm avec étrier simple piston (*ABS) et plaquettes métal frittées

* Version CBS/ABS