



# CBR600RR

**2009** Information Presse



## Introduction

La CBR600RR 2009 est une fois de plus de retour pour bouleverser les fondamentaux de la moto en matière de dynamisme et d'esthétisme. Associant performances sur la piste et manières civilisées sur la route, cette nouvelle machine incroyablement compacte et efficace est capable de satisfaire un nombre encore plus important d'amateurs, du débutant à l'expert. Et pour 2009, l'adoption d'un système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique place également la CBR au premier rang en matière de sécurité sur deux roues.

Annonçant aujourd'hui la 4e génération de CBR, le millésime 2009 capitalise sur l'héritage débuté en 2003 avec la première CBR600RR et, comme un bon vin réalisé à partir des meilleurs ingrédients, se bonifie avec l'âge. Clairement influencée par les machines de MotoGP et utilisant des technologies issues du MotoGP, la machine partage de nombreux gènes avec la fameuse RC211V et son évolution actuelle la RC212V. Forte de sa double philosophie dédiée au poids minimal et à la facilité optimale, la CBR600RR sort du lot, permettant à chacun de profiter des plaisirs du Supersport, même lorsqu'il n'est pas un expert.

Grâce à quelques évolutions techniques majeures, la CBR600RR 2009 réaffirme sa position de leader dans cette catégorie particulièrement compétitive, avec des performances en hausse tant sur la route que sur la piste. Parmi les changements annoncés par ce millésime 2009, on note des améliorations apportées au moteur ultra-compact, en particulier des valeurs de couple qui passent de 8 000 à 12 000 afin d'offrir encore plus de facilité de pilotage. Le carénage a été modifié pour plus de stabilité tout en permettant une réduction du bruit tandis que de nouveaux coloris ont été appliqués pour séduire davantage d'amateurs...

Pour 2009, Honda continue également à ouvrir la voie en matière de haute technologie avec la possibilité de choisir en option et pour la première fois sur la CBR600RR un système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique. Aide incontestable au freinage en cas d'urgence, le système Combiné ABS disponible sur la CBR600RR 2009 démontre une fois de plus l'engagement de Honda pour l'amélioration constante de la sécurité à moto.

Afin d'adapter le principe du freinage combiné-ABS sur cette hypersport, Honda a développé un tout nouveau système qui puisse répondre aux demandes spécifiques d'un pilotage sportif. Bien qu'il n'ait pas été conçu pour augmenter les performances sur piste, le système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique marque une avancée majeure dans le domaine des ABS moto et constitue une première sur une machine affichant un tel niveau de sportivité et de performances.

Le système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique étant inmanquablement associé à une sécurité et un sentiment de confiance renforcé, le plaisir de piloter une CBR600RR est désormais ouvert à un nombre encore plus grand d'amateurs.

## Concept

Alors qu'une version entièrement repensée avait été présentée en 2007, la CBR600RR revient de nouveau au premier plan de cette catégorie hautement concurrentielle. Des performances exceptionnelles sur circuit ont été associées à une rigueur et une facilité de conduite qui ne trouvent aucune équivalence aujourd'hui.

Pour 2009, l'objectif des ingénieurs aura été une fois de plus de créer une machine capable du pilotage le plus efficace et le plus rapide sur la piste tout en préservant et en accroissant sa facilité de conduite sur route. Une fois de plus, les 3 maître-mots que sont "Poids minimal pour contrôle optimal", "Plaisir optimal sur route" et "Référence sur la piste et partout ailleurs" auront été respectés.

## Style

Le style compact et minimaliste de la CBR600RR offre la meilleure combinaison possible entre protection contre le vent et efficacité aérodynamique, associant à la fois confort pour le pilote et performances maximales quelle que soit la vitesse. Pour 2009, des changements subtils mais significatifs ont été apportés au carénage avec un nouveau sabot plus ajusté qui présente de nouvelles prises d'air afin de générer un flux d'air plus efficace à vitesse moyenne ou élevée. Le résultat est une machine plus stable, en particulier dans les longues courbes abordées à pleine vitesse. Bien que cette évolution ait entraîné un ajout de matériau, le poids total de la CBR600RR 2009 reste inchangé, une performance réalisée grâce à une minutieuse chasse au poids sur le moteur, l'échappement et la partie-cycle. Ainsi, avec un poids total de 184 kg avec les pleins, la CBR600RR reste la plus légère de sa catégorie.

Les lignes dynamiques de la CBR600RR sont encore agrémentées par de nouveaux clignotants à l'avant comme à l'arrière. En plus des lentilles translucides et des ampoules orange, ces clignotants adoptent une forme ovale appréciée par de nombreux amateurs de personnalisation. Ces nouvelles pièces complètent à merveille les optiques à taille basse et multiréfecteur "Line Beam" à la fois ultralégères, compactes et particulièrement efficaces.

## Coloris

La nouvelle CBR600RR est déclinée en 4 nouveaux coloris qui soulignent ses capacités sportives et décuplent la présence visuelle de son cadre noir.

Le premier coloris (version standard/non ABS uniquement) est décliné en série limitée à destination de tous ceux qui suivent et apprécient les dernières tendances de la mode. Il associe une base blanche avec des éléments de carénage et des graphismes bleu électrique. L'habillage est estampillé d'un nouveau logo « CBR Limited Édition » qui renvoi à la fois à la culture « graffiti » et aux dernières tendances urbaines. Ce dessin affiche aussi un nouveau logo « 600RR » qui se répète en adoptant une présentation qui n'est pas sans rappeler celle de la fibre de carbone.

Novateur et contemporain, ce coloris ne manquera pas de séduire de nouveaux et nombreux amateurs qui ne sont pas nécessairement attirés par les codes habituels du marché Super Sports.

Le principal coloris de la version ABS est un duo Rouge/Blanc qui ne laisse aucun doute sur les origines sportives de la CBR, d'autant que s'y ajoutent des touches de bleu nuit qui constituent un rappel subtil du fameux bleu Repsol. Les frettes des disques de frein de cette version adoptent un coloris titane, générant un contraste saisissant avec les nouveaux étriers marron métallique Sherry Topaz.

La troisième proposition Verte Lime attire l'attention sur l'image de sportivité et de hautes technologies véhiculée par la CBR tandis que la dernière version est plus classique, composée d'un Noir Graphite agrémenté de marquages rouges Italian sur le réservoir, la partie avant et la pointe arrière. Là encore, l'accent est porté sur l'héritage sportif impressionnant de la machine et sur ses liens de parenté avec la CBR1000RR.

### Coloris

- Blanc Pearl Sunbeam (Édition Limitée)
- Noir Graphite / Rouge Italian
- Noir Graphite / Vert métallique Bright Lime

- Blanc Pearl Sunbeam / « Tricolore » (Blanc/Rouge/Bleu)

## Motorisation

Compact, léger et très vif, le 4 cylindres en ligne à refroidissement liquide placé au cœur de la CBR600RR revendique une réputation – justifiée - de performances élevées et de grande facilité d'exploitation. Ce qui se traduit par un palmarès impressionnant sur piste et par une facilité d'utilisation unique sur route. D'ailleurs, l'efficacité avec laquelle ce moteur délivre sa puissance et son potentiel résume à elle seule l'esprit de la CBR600RR qui place la centralisation des masses au cœur de sa philosophie.

Équipé d'un double système d'alimentation par injection séquentielle PGM-DSFI qui calcule en permanence la quantité précise de carburant nécessaire, le moteur délivre sa puissance de manière progressive, du ralenti jusqu'à la limite de régime. Pour 2009, des changements ont été apportés aux pistons, à la culasse et à l'échappement afin d'augmenter le couple dans la zone des 8/12 000 tr/min. Ce regain de vigueur à « mi-régimes » permet de ressortir plus efficacement des virages sur circuit comme sur route, augmentant la disponibilité du moteur et rendant la CBR600RR à la fois plus rapide et plus facile à piloter. Le moteur est également équipé d'un système de levée des soupapes haute résistance, spécialement développé pour réduire la pression et augmenter la longévité. Pour atteindre cet objectif, le moulage conventionnel a été remplacé par un traitement de surface et un ajustage d'huile. L'échappement titane a lui aussi été revu, en particulier les tubes collecteurs ainsi que le système de valve, similaire à celui utilisé par la CBR1000RR Fireblade.

Particulièrement efficace, le système d'admission d'air Ram-air dérivé de celui de la Championne du Monde Superbike VTR1000 SP-2 assure une alimentation d'air frais et dense à haute pression vers la boîte à air, garantissant des performances de plus en plus optimales au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Le moteur est équipé d'un détecteur de cliquetis qui contrôle en permanence les caractéristiques de combustion et maintient l'avance à l'allumage à un niveau optimal à partir des mi-régimes. Sitôt qu'une amorce de cliquetis est détectée, le système retarde automatiquement et précisément l'avance de façon à supprimer le phénomène. Même lorsque la machine est utilisée avec un carburant à faible taux d'octane, le système intervient instantanément jusqu'à ce que tout signe de détonation ou de cliquetis ait disparu, avant de réaugmenter progressivement l'avance au plus près de la zone de cliquetis, cette routine permettant de maintenir les caractéristiques de la combustion à un niveau optimal à tous les régimes.

La transmission de la CBR600RR participe également aux performances en autorisant des accélérations plus rapides et en réduisant au maximum la période de flottement entre les phases d'accélération et de décélération. Il en résulte un comportement dynamique plus agréable et plus réactif que celui proposé par tous les autres modèles concurrents.

Le carburant est contenu dans un réservoir de 18 litres – la capacité la plus importante de la catégorie -, offrant au pilote l'opportunité de profiter au maximum de son plaisir entre deux ravitaillements.

## Partie-cycle

Le cadre en aluminium moulé de la CBR600RRa conduit à l'instauration d'un nouveau standard dans la catégorie des Supersport 600. Il reste inchangé pour cette saison, offrant toujours cette combinaison optimale entre rigidité et flexibilité torsionnelle qui donne à la CBR ce comportement d'une neutralité et d'une précision légendaire.

La fourche inversée HMAS de  $\varnothing$  41 mm garantit quand à elle que la roue avant colle à la plus infime des évolutions de la chaussée ou de la piste tout en absorbant les inégalités et délivrant tout le confort et la précision nécessaire que l'on attend, quelle que soit sa vitesse.

À l'arrière, on trouve un système de suspension Unit Pro-Link du même type que celui utilisé sur les machines de MotoGP. Combiné avec un bras oscillant relativement long, ce système techniquement ultra-sophistiqué isole le cadre des contraintes engendrées par les systèmes de suspension conventionnels tout en permettant une meilleure répartition et une meilleure centralisation des masses.

Déjà compactes, les dimensions de la CBR600RR 2009 restent inchangées, en particulier son empattement incroyablement court de 1 375 mm qui constitue l'un des secrets de son agilité et de sa vivacité exceptionnelle. Parallèlement, le révolutionnaire système d'amortisseur de direction électronique HESD préserve la stabilité de la machine à toutes les vitesses sans handicaper la maniabilité à basse vitesse.

## Freins

Le système d'origine de la CBR600RR, constitué d'étriers 4 pistons à montage radial et de disques flottants de  $\varnothing$  310 mm, garantit déjà des freinages d'une puissance et d'une finesse exceptionnelles. Pour autant, en 2009, de nouveaux étriers avant monoblocs plus légers ont été adoptés tandis que le disque arrière de  $\varnothing$  220 mm reste toujours coiffé d'un étrier simple piston.

### Système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique

Les exigences du système de freinage d'une machine à vocation sportive sont différentes et plus strictes que celle d'autres modèles destinés à la route.

Les freins d'une machine de route sont amenés à être utilisés le plus souvent à un niveau d'intensité modéré, la puissance maximale étant « réservée » aux situations d'urgences ou à l'occasion de quelques sorties plus « dynamiques ». Dans ces conditions, un système combiné-ABS peut être conçu pour être capable de répondre au mieux à des freinages extrêmes et occasionnels tels que ceux que l'on rencontre en situations d'urgence. Autrement dit, le système combiné-ABS d'une machine de route peut se permettre de ne pas être « transparent » vis-à-vis du pilote dans la mesure où celui-ci ne l'utilisera qu'en extrême limite et ne fera pas de cas des réactions du système.

L'histoire est très différente pour une sportive sur laquelle les freinages appuyés sont à considérer comme la norme et font partie intégrante des performances. Un système que l'on ne peut pas ressentir ou qui devient trop présent lorsque l'on approche des limites des performances de freinage ne serait pas satisfaisant. Concrètement, pour une sportive, un système combiné-ABS doit permettre au pilote de freiner au plus près de la limite avant d'entrer en fonction. Et lorsqu'il le fait, la limitation de la force de freinage doit être particulièrement douce de manière à ne pas déconcentrer le pilote ou déstabiliser la machine.

## Équipement

C'est pour cette raison, et pour ne pas ajouter de poids supplémentaire, que le système combiné-ABS n'a jamais été installé sur des machines réellement sportives. Au moins jusqu'à présent. De plus, l'important transfert de poids vers l'avant au freinage – qui influe sur la capacité de freinage de l'avant tout en réduisant la traction de l'arrière - appelle à développer un système au fonctionnement particulièrement subtil et efficace de manière à offrir un niveau de performance acceptable en regard du potentiel de freinage de la machine.

Le nouveau système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique

Honda est capable d'offrir ce juste niveau de performance. En tests intensifs sur route et sur piste, les pilotes d'essais ont mis en évidence le fait que le système allait au-delà de leurs exigences et se montait supérieur à leurs capacités en de multiples occasions. Un pilote moyen (non expert) utilisant un système conventionnel aura besoin de nombreux essais pour atteindre des performances de freinage approchant celles du système combiné-ABS tandis qu'un pilote confirmé atteindra logiquement ce stade plus rapidement, toujours avec un système classique.

Ce n'est que dans le cas d'une utilisation sur circuit, là où le pilote exploite toujours les mêmes repères de freinage, qu'il pourra parfois se montrer supérieur au système combiné-ABS.

Les bénéfices en terme de confiance sont donc considérables pour les utilisateurs de tous niveaux, en particulier sur route ouverte où les circonstances de roulage varient en permanence.

### Instrumentation

Le tableau de bord de la CBR600RR est compact, séduisant et particulièrement pratique. Son compte-tours affiche des chiffres de taille différente afin de faciliter la lecture tandis qu'un témoin de fonctionnement du système ABS a été ajouté au côté de l'écran digital qui indique la vitesse, le kilométrage, l'heure et le niveau de carburant. Enfin, des témoins à diodes sont disposés sur le périmètre de cette instrumentation qui répète une séquence de contrôle à chaque mise en route.

### Système antidémarrage HISS

Comme la plupart des modèles Honda de grosse cylindrée, la nouvelle CBR600RR peut compter sur la présence du système antidémarrage HISS qui s'appuie sur un dispositif électronique particulièrement efficace pour empêcher que le moteur ne soit mis en route en l'absence de l'une des deux clefs d'origine, offrant ainsi une protection bienvenue contre certains types de vols. Conçu pour désactiver le moteur au cœur même du système d'allumage, le système HISS ne peut être contourné en court-circuitant l'allumage ni en remplaçant le contacteur principal.

## Équipement optionnel

Honda Access Europe N.V. propose une longue liste d'accessoires et d'équipements afin d'accroître encore l'impact esthétique et le potentiel sportif de la nouvelle CBR600RR. Cette liste comprend notamment :

- Une bulle teintée à 70 % pour une image plus dynamique ainsi qu'une protection renforcée. La hauteur est identique.
- Un capot de selle aux coloris accordés qui vient prendre la place de la selle passager pour renforcer l'image sportive de la CBR600RR. Facilitant l'accès à l'espace aménagé sous la selle, ce capot est équipé d'un dossier réglable en 4 positions, d'un logo CBR en relief et de logos Honda Racing de chaque côté.
- Une sélection de pièces carbone spécialement développées pour la CBR, y compris un garde-boue avant qui protège les tubes de fourche, un garde-boue arrière qui protège l'intérieur du châssis et une protection d'échappement. Toutes ces pièces sont au standard de qualité Honda et affichent le logo Honda Racing.
- Une alarme compacte avec détecteur de mouvement et sirène. Le kit dispose de 8 réglages de sensibilité et d'un mode de faible consommation en veille qui protège la batterie d'une décharge totale.
- Une béquille de stand qui soulève la machine à partir de l'extrémité du bras oscillant pour faciliter l'entretien de la roue arrière.
- Une protection de réservoir façon carbone ainsi qu'un habillage de bouchon de remplissage avec logo HRC. Des habillages de tableau de bord et de té supérieur sont également disponibles.
- Un jeu d'adhésifs « Racing » pour le carénage et les roues.

# Fiche Technique

General		
Modèle		CBR600RR
Moteur		
Type		4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée		599 cm <sup>3</sup>
Alésage x Course		67 x 42,5 mm
Rapport volumétrique		12,2 à 1
Puissance maxi.		88,1 kW à 13 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.		66 Nm à 11 250 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti		1 400 tr/min
Capacité d'huile		3,5 litres
Alimentation		
Carburant		Injection électronique PGM-DSFI
Diamètre de passage		40 mm
Filtre à air		Sec, cartouche papier
Capacité de carburant		18 litres (y compris témoin de réserve à 3,5 litres)
Système électrique		
Allumage		Digital avec avance électronique
Bougie		IMR9E-9HES (NGK); VUH27D (DENSO)
Démarrage		Électrique
Batterie		12 V / 8,6 Ah
Alternateur		343 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	2,000 (32/16)
	3	1,666 (30/18)
	4	1,444 (26/18)
	5	1,304 (30/23)
	6	1,208 (29/24)
Réduction finale		2,562 (41/16)
Transmission finale		Chaîne à joints toriques, pas de 525
Cadre		
Type		Double poutre en aluminium moulé, type Diamant

Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 010 x 685 x 1 105 mm
Empattement		1 375 mm
Angle de chasse		23° 55'
Trainée		98 mm
Rayon de braquage		3,2 m
Hauteur de selle		820 mm
Garde au sol		135 mm
Poids tous plein faits		184 kg
Capacité de transport maxi.		180 kg
Poids en charge		364 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche inversée à cartouches HMAS ø 41 mm entièrement réglable, débattement 120 mm
	Arrière	Monoamortisseur Unit Pro-Link à réservoir séparé entièrement réglable, débattement 130 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 3 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 3 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 de ø 310 x 4,5 mm avec étriers radiaux 4 pistons et plaquettes frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique de ø 220 x 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes frittées