

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

07.novembre 2016

Dossier De Presse Honda CBR650F 2017



Dossier de Presse

**HONDA CBR650F
2017**

L'essentiel : Le fer de lance de la gamme moyenne cylindrée Honda gagne 3 kW, une sonorité plus rauque, une fourche Showa à double valve et des étriers de freins Nissin revus. Le nouveau dessin du carénage redonne toute sa place au moteur et renforce le

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Un 4 cylindres de moyenne cylindrée présente l'avantage d'offrir des performances accessibles et excitantes avec un poids minimal. Pour de nombreux amateurs, cette solution constitue un excellent point de départ -ou une finalité- dans leur carrière moto. Abordables à la fois à l'achat et à l'utilisation, ces machines exigent peu mais offrent beaucoup, en particulier un rapport coût/plaisir particulièrement intéressant.

La création de telles machines a toujours fait partie de la tradition Honda, une tradition que l'actuelle CBR650F carénée ne fait que perpétuer. Conçue par une équipe de jeunes ingénieurs et initialement présentée en 2014 avec le roadster CB650F*, la CBR650F conjugue à la fois les caractéristiques sportives et le style propres à la famille CBR avec des aspects pratiques utiles au quotidien.

Pour 2017, la nouvelle CBR650F hausse le ton à tous les niveaux : elle reste une machine facile à vivre mais se montre désormais plus affûtée avec plus de puissance, plus de sonorité et un comportement dynamique optimisé.

M. Sadataka Okabe, responsable du développement de la CBR650F 2017 :

“La CBR650F a trouvé sa place auprès de ceux qui voulaient un style sportif et des performances sans pour autant faire de compromis ou de dépenses excessives. Avec cette nouvelle machine, notre but était d'offrir encore plus de plaisir de pilotage sans sacrifier la facilité ou les aspects pratiques. Le moteur délivre toujours de bonnes valeurs de couple à bas régimes mais se montre désormais plus vigoureux, avec plus de puissance dans les tours. La dernière génération de fourche SDBV améliore le comportement de la partie-cycle tandis que le style est nettement plus dynamique, dans l'esprit CBR, offrant quelque chose d'unique dont le moteur est vraiment la vedette.”

*Voir le dossier spécifique à la CB650F.

2. Caractéristiques principales

Un surcroît de puissance - obtenu grâce à des conduits d'admission revus et un échappement plus libre -, permet d'accéder encore plus facilement aux 11 000 tr/min de la zone rouge tandis que des rapports de boîte raccourcis favorisent les accélérations jusqu'à mi-régimes. Une augmentation des performances qui s'accompagne d'une nouvelle sonorité plus rauque et plus dynamique au fur et à mesure que l'on grimpe dans les tours.

La partie cycle a également été revue avec une nouvelle fourche Showa "Dual Bending Valve" ainsi que des étriers avant Nissin modifiés. Plus anguleux, le nouveau carénage de la CBR650F met en exergue le moteur et accentue l'agressivité du style, non sans référence à la nouvelle CBR1000RR Fireblade 2017. L'éclairage est désormais confié à des diodes.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Motorisation

Pour 2017, le moteur de la CBR650F bénéficie d'un surcroît de puissance de 3 kW à hauts régimes, soit un total de 67 kW à 11 000 tr/min. Cette augmentation de puissance – sensible au-dessus de 5 000 tr/min – est à mettre à l'actif d'une nouvelle gestion du flux d'air à l'admission et à l'échappement : des conduits plus courts alimentent les quatre corps d'admission de \varnothing 32 mm à partir d'un boîtier de filtre dont les prises d'air ont elles-mêmes été agrandies. À l'opposé, le silencieux du système d'échappement 4 en 1 fait désormais appel à une structure interne à double canal (triple auparavant), limitant les retours de pression. L'orifice de sortie des gaz est également plus grand.

Avec des rapports de démultiplication plus courts de la seconde à la cinquième, la nouvelle CBR650F accélère encore plus rapidement que la version précédente. Ainsi, en partant de 60 km/h et au bout de 400 m, la différence se traduit par 6 m d'avance au profit du millésime 2017.

Également en légère augmentation, le couple de 64 Nm arrive à 8 000 tr/min ce qui, ajouté à la disponibilité du moteur, permet de reprendre au ralenti (1 500 tr/min) sur le sixième rapport.

Le plaisir auditif est également au rendez-vous avec un bruit d'admission très excitant jusqu'à mi-régimes et une sonorité rageuse dans les tours qui rappelle au pilote tout le pedigree des moteurs 4 cylindres Honda en compétition.

Ce bloc de 649 cm³ se caractérise par une architecture interne très compacte, la boîte à six rapports, le démarreur et l'embrayage trouvant place derrière un banc de cylindre basculé de 30° vers l'avant. Les 16 soupapes sont actionnées directement par les 2 arbres à cames ; les valeurs fondamentales sont de 67 x 46 mm avec un rapport volumétrique de 11.4:1.

Des jupes de piston asymétriques minimisent les contacts avec les chemises et réduisent les frottements. Des picots disposés sur la surface extérieure des chemises permettent de limiter la consommation d'huile (ainsi que les frottements) en favorisant le refroidissement tandis que le traitement au vanadium appliqué aux axes des maillons de la chaîne de distribution silencieuse permet également de réduire les pertes par frottement. Enfin, la conception des passages d'eau entre la culasse et les cylindres permet de se passer de la plupart des anciennes Durits externes.

La consommation, mesurée à 4,76 l/100 selon le mode WMTC, autorise une autonomie d'environ 350 km grâce aux 17,3 l contenus dans le réservoir. Le moteur de la CBR650F est conforme aux normes environnementales EURO 4.

3.2 Partie-cycle

Le cadre de type diamant en acier fait appel à 2 poutres elliptiques de 64 x 30 mm de section. L'équilibre des rigidités a été précisément déterminé (plus rigide autour de la zone de la colonne de direction et plus « flexible » au niveau des poutres) afin d'obtenir un comportement dynamique optimal, avec un haut degré de ressenti renvoyé vers le pilote. L'angle de chasse est fixé à 25,5° avec une traînée de 101 mm et un empattement de 1 450 mm. Le poids en ordre de marche est de 213 kg.

Une toute nouvelle fourche Showa Dual Bending Valve (SDBV) de \varnothing 41 mm améliore à la fois le confort et le comportement, avec un amortissement en compression qui s'accroît tout au long des 120 mm du débattement, l'amortissement en détente s'accordant en proportion. Les bouchons de fourche octogonaux se distinguent par leur finition « Alumite ».

À l'arrière, le monoamortisseur réglable en précharge (7 positions) est directement associé à un bras oscillant en aluminium moulé sous pression.

Les jantes en alliage d'aluminium moulé à 6 branches adoptent des valves coudées et accueillent des pneumatiques radiaux de 120/70-17 à l'avant et 180/55-17 à l'arrière.

A l'avant, les étriers double piston Nissin modifiés agissent sur des disques « pétale » de \varnothing 320 mm tandis qu'à l'arrière, le disque de \varnothing 240 mm est coiffé par un étrier simple piston. Le système antiblocage ABS est installé d'origine.

La nouvelle partie avant du carénage ne renforce pas simplement le style supersport mais permet également de canaliser le flux d'air de la zone de haute pression située à l'avant vers l'intérieur de la boîte à air. Ce nouveau carénage fait aussi la part belle au moteur tout en accentuant le trait stylistique « porté vers l'avant » de la machine.

Minimalistes, les caches latéraux affinent la partie arrière qui se termine par un nouveau bloc optique à diode, comme à l'avant. Légèrement plus étroite en son milieu, la forme de la selle permet de poser facilement les pieds au sol tandis que sa structure est isolée des vibrations grâce à des silentblochs en caoutchouc spécifiquement calibrés. La hauteur d'assise est de 810 mm.

Le tableau de bord comporte deux grands écrans numériques. À gauche, on trouve le compte-tours et le compteur de vitesse tandis qu'à droite sont affichées les informations

de la jauge de carburant, de la montre de bord, des totalisateurs journaliers et des feux de détresse. Ces deux écrans sont rétro-éclairés en blanc.

La clé de contact est de type automobile.

Sur le marché français, la CBR650F profite de 3 options de couleur, soulignées par un cadre, un bras oscillant et des jantes noirs et des carters moteurs « bronze » :

- Rouge Millenium
- Noir métallique Matt Gunpowder
- Argent métallique Sword

-

Caractéristiques technique CBR650F 2017

Moteur

Type 4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau

Cylindrée 649 cm³

Alésage x Course 67 x 46 mm

Rapport volumétrique 11,4 à 1

Puissance maxi. 67 kW à 11 000 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 64 Nm à 8 000 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 3,5 litres

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 17,3 litres

Consommation (WMTC) * 4,76 l/100 km

Système électrique

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V/8,6 Ah

Alternateur 343 W

Transmission

Embrayage Multidisque en bain d'huile

Commande Par câble

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Double poutre acier

Partie cycle

Dimensions (LxlxH) 2 110 x 755 x 1 145 mm

Empattement 1 450 mm

Angle de chasse 25,5°

Chasse 101 mm

Hauteur de selle 810 mm

Garde au sol 150 mm

Poids en ordre de marche 213 kg

Suspensions

Type Avant Fourche Showa SDBV ø 41 mm, débattement 120 mm

Arrière Monoamortisseur réglable en précharge

(7 positions)

Roues

Type En alliage

Jantes Avant 17M/C

Arrière 17M/C

Pneumatiques Avant 120/70 ZR17 58W

Arrière 180/55 ZR17 73W

Freins

Type Avant Double disque hydraulique ø 320 avec étriers

2 pistons, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique ø 240 avec étrier simple piston, antiblocage ABS

Instrumentation & éclairage

Instruments Numérique avec compteur et compte-tours, compteurs kilométriques (trip x 2), jauge de carburant, montre de bord...

Sécurité Freinage antiblocage ABS

Éclairage Avant A diodes

Arrière A diodes

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*