

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

10 novembre 2020

21YM HONDA CB1000R



La CB1000R, porte-étendard de la gamme Honda Néo Sports Café est désormais plus piquante, plus acérée et plus dynamique. La nouvelle instrumentation avec écran TFT de 5 pouces permet la connexion avec un téléphone portable grâce à la nouvelle application « Honda Smartphone Voice Control system » tandis qu'une prise USB se trouve désormais sous la selle. Le moteur est conforme Euro5 et profite d'une alimentation par injection PGM-FI revue.

En marge de la version standard, la CB1000R se décline aussi en version ***Black Edition*** accessoirisée avec saute-vent, couvre-selle passager et un quickshifter. L'ensemble est aussi noir qu'une moto peut l'être, avec juste quelques touches d'aluminium.

Disponibilité:**CB1000R - Black Edition** **Fin mars 2021****CB1000R - Standard** **Fin mai 2021****Sommaire :**

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires & Equipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

D'une part la pratique de la moto a connu de nombreux changements au cours de ces dernières années, notamment en termes d'attentes des utilisateurs : ce qu'ils font avec leur moto, la manière dont ils s'habillent, leur style de vie... D'autre part, Honda n'a jamais eu peur d'exploiter ses capacités technologiques ni de mettre sa puissance d'imagination et de conception au service de la création de machines capables d'ouvrir ou de remplir de nouveaux segments de marché.

Ainsi, la CB1000R est l'une de ces machines qui sort clairement du lot des roadsters "naked" stéréotypés dérivés des supersportives. Elle associe un comportement excitant avec une présentation qui offre une image différente et novatrice. C'est une moto qui se regarde, se pilote et se comporte très différemment de tout ce que l'on a pu connaître auparavant.

Pour créer cette identité, les ingénieurs sont revenus à l'essence même du roadster urbain sportif, en ont élevé le niveau de performance et y ont ajouté une forte dose d'inattendu.

Engagés dans une démarche minimaliste, ils ont retiré tout ce qui n'était pas nécessaire, se sont émancipés du diktat de l'inspiration "RR" et ont adopté une forme minimaliste soulignée par de nombreuses pièces en métal. Développée sous le concept de "*Néo Sports Café*", cette machine se distingue par une identité unique, le point de rencontre entre les inspirations "Sport Naked" et "Café Racer".

Ainsi, la CB1000R a été conçue pour être gratifiante à posséder et excitante à piloter tout en étant capable de tenir la dragée haute à des machines beaucoup plus spécifiques au moment d'affronter les petites routes de campagne.

Après quelques améliorations esthétiques en 2020, la CB1000R évolue plus en profondeur cette année, à la fois en termes de style et de technologies tournées vers le pilote.

2. Caractéristiques principales

Visuellement, les lignes de la CB1000R 2021 sont plus agressives, plus reportées vers l'arrière, avec des détails qui interpellent tels que la boucle arrière de cadre (en aluminium) largement exposée, les ouïes de radiateur ou les pièces d'habillage de la boîte à air. L'optique avant évolue également dans sa présentation, tout comme les jantes...

Si la partie-cycle est globalement reconduite en l'état, le moteur bénéficie de nouveaux réglages pour l'alimentation par injection PGM-FI, d'une puissance accessible avec plus de douceur et enfin d'une conformité totale aux nouvelles normes Euro5.

Une toute nouvelle instrumentation avec écran TFT de 5 pouces permet la connexion avec un téléphone portable *via* la nouvelle application « Honda Smartphone Voice Control system » tandis qu'une prise de charge USB a été installée sous la selle.

La CB1000R 2021 est disponible en 3 coloris :

- Rouge Candy Chromosphere Red
- Noir métallique Mat Ballistic
- Argent métallique Matt Beta

Black Edition

Bien que le millésime 2021 de la CB1000R fasse de l'esthétique une marque de fabrique, les ingénieurs ont souhaité aller encore plus loin avec la Black Edition.

À l'image d'une machine sortie d'un atelier de préparation, la Black Edition a été construite sur la base mécanique de la CB1000R mais n'a pas tardé à prendre son autonomie,

notamment du point de vue de l'esthétique et des équipements.

Hormis certains composants tels que les branches des jantes, les platines de bras oscillant, les carters moteur ou les supports de guidon qui conservent leur aspect aluminium, tout est noir sur cette machine : le cuvelage de l'optique avant, le saute-vent, les fourreaux de fourche, les ouïes de radiateur, les collecteurs et le silencieux d'échappement ou encore les petits caches latéraux qui profitent d'une finition anodisée. Le noir va jusqu'à recouvrir le réservoir de carburant ou le couvre-selle passager. Côté équipement, le quickshifter fait partie de la dotation de série tandis qu'un logotype usiné « CB » complète l'ensemble.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style & Équipement

- ***Nouveau style plus agressif et basculé vers l'arrière***
- ***Nouvelles jantes aluminium***
- ***Nouvelle application « Honda Smartphone Voice Control system » associée à une nouvelle instrumentation à écran TFT 5 pouces***
- ***Prise de charge USB sous la selle***

Le style « Néo Sports Café » n'a pas seulement été créé comme un hommage au passé mais aussi comme une vision sur l'avenir, avec toutes les évolutions que cela implique. C'est pourquoi la CB1000R n'est pas restée figée. Le style inauguré en 2018 était un point de départ, le millésime 2021 est la marque d'un temps qui évolue. Ainsi, les racines « Néo Sports Café » sont toujours bien présentes mais les lignes se tendent davantage vers l'arrière et vers le bas autour du moteur ; de nouvelles jantes à 7 branches complètent cette nouvelle présentation.

De l'avant à la pointe arrière, la succession de composants est harmonieuse : immédiatement reconnaissable, l'optique du phare avant est désormais associée à un capotage qui descend entre les bras de la fourche ; les ouïes de radiateurs en aluminium brossé sont nettement plus compactes et tournées vers l'avant, un parti pris esthétique

reporté au niveau des pièces qui habillent la boîte à air.

Complètement redessinée, la boucle arrière présente également un aspect « aluminium brossé » (plutôt que noir), soulignant encore le minimalisme de cette zone. Dernier détail à ne pas manquer, le support de plaque d'immatriculation est, lui aussi, plus compact.

Destinée à faire tourner les têtes à son passage, la CB1000R 2021 n'en oublie pas moins les aspects pratiques qui font sa fierté en utilisation quotidienne. L'instrumentation dispose à présent d'un écran TFT haute visibilité de 5 pouces qui propose 4 types d'affichage. Selon ses goûts, le pilote peut ainsi intervenir sur la présentation de la vitesse et du régime moteur, du niveau de carburant et de la consommation, des modes de conduites, des paramètres moteur et du témoin de passage de rapport. L'ensemble est contrôlé à partir des boutons du commodo gauche.

Cette instrumentation intègre également la nouvelle interface à contrôle vocal « Honda Smartphone Voice Control » qui permet à l'utilisateur de piloter les différentes fonctions de son téléphone pendant ses déplacements, notamment sa navigation, sa musique, ses courriels ou, plus directement, ses appels.

Ce système exige bien entendu la présence d'un kit audio intégré au casque tandis que la liaison entre l'interface et le téléphone est assurée par Bluetooth. Le contrôle des fonctions du « Honda Smartphone Voice Control » est possible grâce aux boutons situés sur le commodo gauche. Une prise USB trouve également place sous la selle afin de pouvoir recharger son portable...

Les clignotants arrière disposent de la fonction « signal de freinage d'urgence » (Emergency Stop Signal) : lorsque le pilote freine brutalement, les clignotants entrent en fonctionnement rapide afin de signaler aux autres usagers qu'un freinage d'urgence est en cours.

Au-delà de cette fonction, les clignotants disposent également d'un système d'arrêt automatique qui, plutôt que d'utiliser un temporisateur classique, compare la différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière et détermine le moment opportun pour annuler le clignotement en fonction de la situation.

3.2 Motorisation

- **4 cylindres en ligne d'origine CBR1000RR avec accélérateur à contrôle électronique TBW**
- **Alimentation PGM-FI revue**
- **Conformité Euro5**

Le 4 cylindres en ligne double arbre à cames et refroidissement liquide de 998 cm³ de la CB1000R délivre 107 kW à 10 500 tr/min et 104 Nm à 8 250 tr/min. Les cotes d'alésage et de course restent inchangées (75 x 56,5 mm), avec un rapport volumétrique de 11,6 : 1. La zone rouge est fixée à 11 500 tr/min, le rupteur intervenant 500 tours plus haut.

Les seuls changements pour 2021 sont les réglages apportés à l'alimentation par injection électronique PGM-FI qui permettent une arrivée plus douce de la puissance et une meilleure réactivité à l'ouverture des gaz. Sans oublier une conformité totale aux normes Euro5.

Dès l'origine, ce moteur a également été réglé de manière à dispenser son couple de manière démonstrative, en particulier dans la zone des 6 000 à 8 000 tr/min, générant des sensations excitantes et addictives. Cette particularité est également un avantage lorsqu'il s'agit de disposer de capacités d'accélération instantanées dans la circulation.

La boîte à air, les prises d'air et le filtre présentent un cheminement simplifié du flux d'air vers le moteur, synonyme de réduction des pertes de pression entre le conduit d'entrée d'air et le corps d'injection. Les corps d'injecteurs de 44 mm alimentent les chambres de combustion *via* des conduits de gros diamètre. Les levées des soupapes d'admission sont de 8,3 mm et de 8,1 mm à l'échappement tandis que les pistons sont réalisés à partir d'aluminium forgé.

Les rapports de la boîte de vitesses sont relativement courts, ce qui améliore sensiblement les accélérations entre 30 et 130 km/h. L'embrayage à glissement assisté offre une grande douceur au levier et participe à la maîtrise des rétrogradages en pilotage "sportif".

Le système d'échappement ajoute au caractère expansif de la CB1000R à mi-régimes, tout en participant à la diminution du poids total. Son architecture est de type 4-2-1, avec quatre petits catalyseurs disposés dans une chambre principale, laquelle alimente un silencieux à double chambre. La signature sonore a également été travaillée de façon à ce que la sonorité devienne plus profonde et plus rauque sitôt que l'on passe la barre des 5 500 tr/min.

Afin de répondre aux exigences de la norme Euro5, la sonde Lambda (O_2) a été remplacée par des capteurs linéaires LAF (Linear Air Flow) disposés dans les collecteurs afin de mesurer de manière encore plus efficace la composition des gaz d'échappement.

Cette motorisation se distingue en termes d'efficacité énergétique avec une consommation de 5,84 l/100 km en mode WMTC.

3.3 Systèmes électroniques d'assistance

- ***3 modes de conduite préenregistrés + 1 mode « Utilisateur »***
- ***3 niveaux d'intervention possibles sur la puissance et le frein moteur ainsi que sur le système de contrôle du couple HSTC***

Le système d'accélérateur à contrôle électronique TBW (Throttle By Wire) autorise un contrôle optimal de la puissance de la moto, notamment grâce aux trois modes de conduite préprogrammés (en plus du mode USER). Ces réglages sont accessibles par une commande au guidon gauche et affichés sur l'écran de l'instrumentation TFT.

Il existe trois réglages possibles pour la puissance (P), le frein moteur (EB) et l'intervention du système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control), lequel peut-être également désactivé. Les trois modes de conduite préprogrammés proposent différentes combinaisons de chacun des paramètres :

- Le mode RAIN retient le niveau de puissance le plus faible, un réglage intermédiaire du frein moteur et un haut niveau d'intervention du HSTC. La limitation de la puissance et du couple est concentrée sur les trois premiers rapports.

- Le mode STANDARD propose un niveau de puissance intermédiaire pour la puissance, le contrôle de couple et le frein moteur. Dans le détail, la puissance est limitée sur les 2 premiers rapports, le couple contenu lorsque les gaz ne sont pas ouverts à fond et la courbe de puissance est proche de celle du mode SPORT.

- Le mode SPORT libère toutes les performances avec une intervention minimale sur le frein moteur et le contrôle de couple. La puissance est disponible à 100 % sur tous les rapports et le couple est maximal quelle que soit l'ouverture des gaz.

Enfin, le mode USER permet au pilote de choisir entre 3 réglages sur chacun des paramètres et d'enregistrer ses préférences.

- **Partie-cycle**

-

- ***Cadre en acier robuste et léger de type mono-backbone***
- ***Fourche réglable Showa SFF-BP et monoamortisseur arrière***
- ***Freins avant à disques flottants et étriers 4 pistons à montage radial***

La partie-cycle de la CB1000R ne change pas pour 2021 et s'articule autour d'un cadre monopoutre en acier de type "mono-backbone". Afin de gagner du poids, la structure fait appel à des platines latérales en aluminium pour maintenir un monobras oscillant d'une longueur de 574,2 mm.

Coté géométrie, l'angle de chasse est fixé à 25° et la traînée à 100 mm. L'empattement est de 1 455 mm tandis que le poids en ordre de marche s'affiche à 212 kg, avec une répartition des masses entre l'avant et l'arrière de 48,5 % / 51,5%.

Une position de conduite naturelle est déterminée par le positionnement du guidon large associé à une selle placée à 830 mm du sol. Le réservoir de carburant sans soudure apparente présente un aspect massif tout en offrant de larges évidements pour laisser tout l'espace nécessaire aux genoux.

Réglable, la fourche avant est un modèle Showa de type "Separate Function Fork Big Piston" (SFF-BP). Elle abrite toutes les fonctions d'amortissement dans un seul bras, permettant de réduire le poids tout en offrant un confort et une efficacité de fonctionnement parfaite dans toutes sortes de conditions d'utilisation. Également signé Showa, le mono amortisseur arrière est réglable en précharge et détente.

Le système de freinage est confié à l'avant à des étriers 4 pistons à montage radial qui coiffent des pistes flottantes de \varnothing 310 mm. À l'arrière, le simple disque de \varnothing 256 mm reçoit un étrier double piston. L'ensemble est associé à un système antiblocage ABS.

Le pneumatique arrière est un modèle de 190/55 ZR17 (contre 180/55 précédemment)

tandis que le pneumatique affiche des dimensions de 120/70 ZR17. Les 2 gommes sont montées sur de nouvelles jantes en alliage à 7 branches.

4. Accessoires & Équipements

Une large gamme d'accessoires et d'équipement est disponible pour la CB1000R :

- Protections de réservoir
- Saute vent
- Couvre-selle passager
- Habillage de garde-boue avant
- Selles pilote et passager Alcantara
- Embouts de guidon
- Grille de radiateur
- Adhésifs de jantes
- Poignées chauffantes
- Quickshifter
- Support pour bagagerie
- Sacoche de selle
- Sacoche réservoir
- ...

CB1000R

2021

Moteur

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

Cylindrée 998 cm³

Alésage x Course 75 x 56,5 mm

Rapport volumétrique 11,6 à 1

Puissance maxi. 107 kW à 10 500 tr/min

Couple maxi. 104 Nm à 8 250 tr/min

Émissions sonores NC

Capacité d'huile NC

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Corps d'injection 44 mm

Capacité de carburant 16,2 litres (y compris réserve)

Émissions CO₂ NC

Consommation 5,84 l/100 km*

Système électrique

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V / 8 Ah

Alternateur NC

Transmission

Embrayage Multidisque en bain d'huile

Commande

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Monopoutre type Monobackbone en acier

Partie cycle

Dimensions (LxIxH) 2 120 x 789 x 1 090 mm

Empattement 1 455 mm

Angle de chasse 25°

Chasse 100 mm

Hauteur de selle 830 mm

Garde au sol 135 mm

Poids en ordre de marche 212 kg

Suspensions

Type Avant Fourche inversée Showa BPF
Arrière Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable,
débattement 131 mm

Roues

Type En alliage
Jantes Avant 17 pouces
Arrière 17 pouces
Pneumatiques Avant 120/70 ZR17
Arrière 190/55 ZR17

Freins

Type Avant Double disque hydraulique flottant ø 310 mm avec étriers
radiaux 4 pistons, antiblocage ABS
Arrière Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple
piston, antiblocage ABS

Instrumentation, sécurité & éclairage

Instruments Écran TFT 5 pouces avec compteur et compte-tours
numériques, compteurs kilométriques (trip x 2), jauge de carburant, indicateur de
consommation, montre de bord...

Sécurité Système de freinage avec antiblocage ABS, système de
contrôle de couple HSTC

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.*