

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 octobre 2020

2021 HONDA CB650R



HONDA CB650R 2021

L'essentiel : le roadster de la gamme Honda Neo Sports Café profite d'une nouvelle fourche et d'une mise à niveau aux normes Euro5 de son 4 cylindres en ligne. Les autres évolutions portent sur un guidon repositionné, une instrumentation plus lisible et l'installation d'une prise USB. De nouveaux cache latéraux accentuent le dessin minimaliste.

Prix : CHF 9'380.-

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Honda a construit et renforcé sa légende en explorant partout de nouvelles voies, tant dans le domaine de la conception que de l'ingénierie mécanique. En 2018, le trio des nouvelles CB1000R, CB300R et CB125R a clairement renouvelé la catégorie des roadsters, mixant des inspirations "Café Racer" avec une présentation minimaliste. La thématique "Neo Sports Café" était née.

Cependant, un segment restait à investir : celui, ultra-compétitif, des roadsters de moyenne cylindrée. Une absence comblée en 2019 avec l'arrivée de la nouvelle CB650R.

Conçu dans le même esprit et avec le même style que les machines évoquées plus haut, la rétro-minimaliste CB650R se destine à une clientèle jeune, qui apprécie de rouler sur un modèle racé et stylé tout en profitant des performances offertes par un quatre cylindres performant et du comportement facile et efficace d'une partie-cycle équilibrée.

Ajoutez à ceci des caractéristiques "Premium" et une liste d'équipements de haute qualité et vous obtenez un roadster de moyenne cylindrée conçu pour répondre aux attentes de plaisir et de fierté de son propriétaire.

Inscrit dans cette trace, le millésime 2021 de la CB650R bénéficie d'une mise à niveau de sa suspension avant ainsi que de plusieurs évolutions qui améliorent le confort, la convivialité et les aspects pratiques.

2. Caractéristiques principales

La nouveauté majeure qui concerne la CB650R 2021 concerne l'adoption d'une nouvelle fourche Showa « Big piston » à fonction différenciée de \varnothing 41 mm (SFF-BP). Un composant de haute qualité qui renforce encore les capacités dynamiques de la machine.

Coté motorisation, la mise en conformité avec les normes Euro5 s'est effectuée sans perte de puissance. Les autres évolutions portent sur l'instrumentation LCD qui profite d'une meilleure lisibilité, sur les nouvelles optiques avant et sur l'installation d'une prise USB sous la selle. Un guidon repositionné, de nouveaux cache latéraux et un support de plaque arrière complètent la liste des modifications cosmétiques pour 2021.

La CB650R 2021 est déclinée en 4 variations de couleur :

- Gris Pearl Smoky
- Noir métallique Gunpowder
- Rouge Candy Chromosphere
- Bleu métallique Mat Jeans

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle

- ***Nouvelle fourche inversée Showa « Big piston » à fonction différenciée de ø 41 mm (SFF-BP)***
- ***Étriers avant à montage radial 4 pistons avec disques flottants***
- ***Pneumatiques 120/70-ZR17 et 180/55-ZR17***

Le cadre en acier d'architecture "diamant" fait appel à des platines de support de bras oscillant embouties ainsi qu'à des tubes à profil elliptique plus rigides autour de la colonne de direction et plus flexibles au niveau des montants latéraux afin d'offrir un comportement dynamique équilibré avec un haut niveau de retour de sensations.

Le poids en ordre de marche est ramené à 202,5 kg, la chasse de 25,5° avec une traînée de 101 mm et un empattement de 1 450 mm.

La nouvelle fourche inversée Showa à fonction différenciée de ø 41 mm SFF-BP (Separate Function Fork- Big Piston) constitue une évolution majeure pour 2021. Un dispositif hydrauliques d'amortissement est disposé dans l'un des bras de fourche tandis que l'autre reçoit les ressorts conventionnels, une configuration qui permet d'assurer un haut niveau de performances tout en limitant le poids. En outre, le recours à des pistons de plus grand diamètre permet d'améliorer l'absorption des chocs, le retour de sensations et, en définitive, le contrôle.

À l'arrière, le mono-amortisseur agit directement sur le bras oscillant en aluminium coulé et dispose de 7 possibilités de réglage en précontrainte.

Les étriers de frein avant à 4 pistons et montage radial travaillent sur des pistes flottantes de ø 310 mm, le freinage arrière étant confié à un étrier simple piston et un disque ø 240 mm. L'ensemble est géré par un système antiblocage ABS 2 voies.

Les jantes en aluminium accueillent des gommages de 120/70-ZR17 à l'avant et 180/55-ZR17 à l'arrière.

3.2 Style & équipements

- ***Nouveaux cache latéraux et nouveau garde-boue arrière avec support de plaque***

- **Guidon repositionné pour une maniabilité accrue à basse vitesse**
- **Instrumentation LCD plus lisible, prise USB sous la selle**

Ramassé et agressif, le style "Neo Sports Café" de la CB650R se distingue par ses proportions trapézoïdales, avec des parties avant et arrière très courtes. Le long réservoir de carburant constitue l'une des signatures esthétiques majeures de cette famille de machine ; ses lignes douces accentuent l'impression de solidité des surfaces métalliques, à commencer par celles du moteur. Ce réservoir abrite également les composants du système d'allumage.

De nouveaux caches latéraux accentuent le caractère « minimaliste » de l'habillage, tout comme le nouveau garde-boue arrière avec support de plaque désormais fabriqué en acier plutôt qu'en nylon.

L'optique avant ronde fait appel à la technologie LED, comme tout le reste de l'éclairage. La lisibilité de l'instrumentation LCD a été améliorée par une modification de l'angle des diodes ainsi qu'un changement de la police d'affichage des différentes informations dont le rapport engagé ou encore l'indicateur de changement de rapport.

Autre évolution 2021, l'angle du guidon a été augmenté de 3° à 35°, un réglage qui facilite les demi-tours et les manœuvres à basse vitesse.

Valerio Aiello, R & D Honda de Rome (Italie) :

"La totalité de la gamme Neo Sport Café que nous connaissons aujourd'hui est issue du concept CB4 présenté au salon de Milan 2015. Nous souhaitons explorer le monde du Café Racer et en faire une réinterprétation contemporaine.

Les modèles de cette gamme CB ne sont pas simplement des interprétations rétro, elles sont plutôt des néo-classiques, c'est-à-dire des motos affichant un dessin classique associé à des technologies modernes. Nous voulions créer une nouvelle dimension stylistique, différente de celle des roadsters bodybuildés de ces dernières années et en même temps différente du simple style Café Racer.

Le résultat est que la gamme Neo Sports Café n'a aucune concurrence et sont facilement identifiables en tant que Honda. Les concurrentes disposent de machines soit classiques soit très modernes dans leurs gammes mais, à mon avis, rien qui n'aille dans le sens de ces 2 styles.

Durant le développement du CB4 concept, j'ai puisé de l'inspiration ailleurs que dans le monde de la moto, dans celui des montres. J'ai toujours apprécié leur technicité et l'un des concepts utilisé pour définir le style Neo Sports Café est celui de « l'art mécanique ».

Le « Mechanical Art » est la volonté de montrer la beauté des éléments mécaniques auxquels Honda a toujours donné beaucoup d'importance. Les montres le font très bien, avec des mécaniques qui génèrent toujours un certain charme. »

3.3 Motorisation

- **Puissance maximale de 70 kW, couple de 63 Nm**

- **Version 35 kW disponible**
- **Conformité aux normes Euro5**
- **Système de couple Honda HSTC (Honda Selectable Torque Control)**

Le bloc double arbre à cames 16 soupapes de 649 cm³ de la CB650R a été conçu de façon à offrir le comportement d'un moteur qui "pousse" fort et haut dans les tours, avec une courbe de couple linéaire qui se renforce au fur et à mesure que le régime augmente, une caractéristique qui fait partie de la signature des moteurs Honda. La puissance maximale de 70 kW est disponible à 12 000 tr/min tandis que le couple de 63 Nm est délivré à 8 500 tr/min. Un kit de conversion permet aux détenteurs du permis A2 de passer facilement à 35 kW.

Bien que les évolutions moteur 2021 ne portent que sur la mise en conformité avec les normes Euro5, elles sont toutefois entraînées l'ajout d'un capteur angulaire supplémentaire, une reprogrammation de la centrale électronique, un travail sur la forme des cames, sur le calage de distribution à l'admission, sur les collecteurs d'échappement, le catalyseur et sur le silencieux d'échappement.

Le système de distribution à entraînement direct est synonyme de compacité pour la culasse. Les valeurs fondamentales sont établies à 67 x 46 mm avec un rapport volumétrique qui passe de 11,6 : 1.

Des bougies Iridium sont employées pour plus d'efficacité alors que le double conduit d'admission qui passe de part et d'autre du réservoir permet d'alimenter la boîte à air avec un flux important tout en participant à la sonorité du moteur.

Des jupes de pistons asymétriques minimisent la surface de contact et, par voie de conséquence, les frottements. En facilitant les transferts thermiques, le traitement de surface appliqué aux chemises de cylindres permet de limiter la consommation d'huile et les frottements. Dans le même esprit, la chaîne de distribution de type SV participe à la réduction des pertes par frottement grâce au traitement Vanadium qui habille les rouleaux des maillons. Enfin, l'intégration des conduites de refroidissement entre la culasse et les cylindres limite le recours à la plupart des durits extérieures classiques.

Le moteur se distingue par une architecture interne particulièrement compacte avec des cylindres basculés de 30° vers l'avant, une boîte de vitesses à 6 rapports et un démarreur électrique intégré. L'embrayage à glissement assisté facilite le passage des rapports tout en limitant les risques de blocage de la roue arrière lorsqu'il s'agit de rétrograder rapidement. Le système de contrôle de couple HSTC -déconnectable- fait partie de la dotation d'origine avec pour fonction principale de gérer la traction de la roue arrière.

La consommation de carburant est de 4,9 l/100 km en mode WMTC, ce qui confère à la CB650R une autonomie de plus de 300 km grâce aux 15,4 l contenus dans le réservoir.

4. Accessoires

Une large gamme d'équipements et d'accessoires a été développée tout spécialement pour la CB650R :

- Pièces aluminium idem CB1000R : support de garde-boue AV, caches latéraux, admission...
- Sabot moteur
- Autocollants de jantes
- Sacoche de réservoir et de selle
- Protections de réservoir (idem CB1000R)
- Système de passage rapide des rapports (quick shifter)
- Saut de vent
- Poignées chauffantes
- ...

Caractéristiques CB650R

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 11,6 à 1

Puissance maxi. 70 kW à 12 000 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 63 Nm à 8 500 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 2,7 litres

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 15,4 litres

Consommation (WMTC) * 4,9 l/100 km

Système électrique

Allumage Transistorisé avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V / 8,6Ah

Alternateur 370 W

Transmission

Embrayage Multidisque humide

Commande

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Type "Diamant" en acier

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 130 x 780 x 1 075 mm

Empattement 1 450 mm

Angle de chasse 25,5°

Traînée 101 mm

Hauteur de selle 810 mm

Garde au sol 150 mm

Poids tous pleins faits 202,5 kg

Rayon de braquage NC

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, débattement NC

Arrière Monoamortisseur réglable en précharge, débattement NC

Roues

Type En aluminium coulé à 6 branches

Jantes Avant 17

Arrière 17

Pneumatiques Avant 120/70ZR – 17M/C 58W

Arrière 180/55ZR – 17M/C 73W

Freins

Type Avant Double disque hydraulique flottant

ø 310 mm avec étrier radial 4 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS

Instrumentation & éclairage

Instrumentation A cristaux liquides

Sécurité Freinage antiblocage ABS

Éclairage Avant Diodes

Arrière 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.*