

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

23 novembre 2021

22YM HONDA CB650R



**HONDA CB650R
2022**

Le roadster moyenne cylindrée de la gamme Honda Neo Sports Café poursuit sa route avec succès. Si le style est volontairement minimaliste, l'équipement n'est pas négligé avec une fourche inversée Showa SFF-BP de \varnothing 41 mm, un quatre cylindres expressif dans les tours, un embrayage à glissement assisté, une instrumentation à cristaux liquides et même une prise USB-C sous la selle. L'offre de coloris s'accroît pour 2022.

Prix: CHF 9'490.-

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 a bénéficié d'une mise à niveau de sa suspension avant ainsi que de plusieurs évolutions qui améliorent le confort, la convivialité et les aspects pratiques.

-

-

Valerio Aiello, Département Recherche et Développement de Honda Europe, 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 souhaitions 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. »

2. Caractéristiques principales

La CB650R a été significativement revue en 2021. La majeure évolution concernait l’adoption d’une nouvelle fourche Showa « Big piston » à fonction différenciée de \varnothing 41 mm (SFF-BP), un composant de haute qualité qui renforçait encore les capacités dynamiques de la machine.

Coté motorisation, la mise en conformité avec les normes Euro5 a également été effectuée sans perte de puissance. Les autres évolutions portaient sur une instrumentation LCD plus lisible, une nouvelle optique avant et l’installation d’une prise USB sous la selle. Un guidon repositionné, de nouveaux caches latéraux et un support de plaque arrière complétaient la liste des modifications.

La CB650R 2022 est déclinée en 4 variations de couleur, toutes bénéficiant d'un nouveau garde-boue avant noir :

- Argent métallique Sword (nouveau 2022)
- Rouge Candy Chromosphere
- Bleu métallique Mat Jeans
- Noir métallique Mat Gunpowder

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle

-

- ***Fourche inversée Showa « Big piston » à fonction différenciée de \varnothing 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" de la CB650R 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 de 202,5 kg, la chasse de 25,5° avec une traînée de 101 mm et un empattement de 1 450 mm.

La fourche inversée Showa à fonction différenciée de \varnothing 41 mm SFF-BP (Separate Function Fork- Big Piston) détermine un comportement de haut niveau. Un dispositif hydraulique d'amortissement est disposé dans l'un des bras de fourche tandis que l'autre reçoit les ressorts conventionnels. Cette configuration permet d'assurer un haut niveau de performances tout en limitant le poids alors que 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 10 possibilités de réglage en précontrainte.

-

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

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

-

-

-

3.2 Style & équipements

- ***Caches latéraux minimalistes et garde-boue arrière avec support de plaque***
- ***Forme du guidon accentuant la maniabilité accrue à basse vitesse***
- ***Instrumentation LCD 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. La disposition du guidon incliné à 35° facilite les demi-tours et les manœuvres à basse vitesse tandis que la hauteur de selle n'est que de 810 mm.

Les caches latéraux accentuent le caractère « minimaliste » de l'habillage, tout comme le garde-boue arrière avec support de plaque en acier. Une prise de type USB-C est présente sous la selle pour faciliter la recharge d'un téléphone portable ou équivalent.

L'optique avant ronde fait partie des codes esthétiques de l'univers Néo Sport Café. Elle fait appel à des diodes, une technologie reprise sur l'ensemble du véhicule.

L'instrumentation LCD s'inspire de la CB1000R et affiche différentes informations dont le rapport engagé, l'indicateur de changement de rapport ou de régime max.

3.3 Motorisation

- ***Puissance maximale de 70 kW, couple de 63 Nm***
- ***Version A2 / 35 kW disponible***
- ***Système de couple Honda HSTC (Honda Selectable Torque Control)***
- ***Conformité aux normes Euro5***

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 9 500 tr/min. Un kit de conversion permet aux détenteurs du permis A2 de passer facilement à 35 kW.

À partir du millésime 2021, la conformité avec les normes Euro5 a entraîné 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, sur le catalyseur et enfin 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 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

Rapport volumétrique	11,6 à 1
Puissance maxi.	70 kW à 12 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	63 Nm à 9 500 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

Systeme 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 (10 positions), 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 étriers radiaux 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 et sécurité

Instrumentation A cristaux liquides avec montre de bord, indicateur de rapport engagé, compteurs kilométriques (trip x 2), jauge de carburant...

Sécurité Freinage antiblocage ABS, système de contrôle de couple HSTC

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.