

CBR1000RR 2012

20 années de “Total Control”

Press release : 23 septembre 2011

Évolutions : Nouveau dessin, nouvelles suspensions avant et arrière, nouvelles jantes, nouvelle instrumentation digitale, programmation d'injection modifiée.

Sommaire :

- 1 Introduction
- 2 Caractéristiques principales
- 3 Caractéristiques détaillées
- 4 Historique
- 5 Coloris
- 6 Accessoires et équipements optionnels
- 7 Caractéristiques techniques



1. Introduction

La CBR1000RR 2012 cultive l'héritage du "Total Control" qui caractérise les CBR depuis 20 ans, plus précisément depuis le lancement de la révolutionnaire CBR900RR lors du Salon EICMA 1991. Depuis cette date, les différentes générations de Fireblade ont vu se succéder évolutions et révolutions, mais sans jamais qu'aucun compromis ne soit fait à l'essentiel du concept originel, le fameux équilibre entre puissance et facilité de pilotage.

Respectant le principe de "l'évolution naturelle d'une supersportive", l'équipe en charge du développement de la CBR1000RR 2012 s'est d'abord concentrée sur la partie-cycle afin d'optimiser le plaisir de pilotage. De nouvelles jantes et de nouvelles suspensions ont donc été adoptées pour améliorer encore le comportement, en particulier en matière de traction et de freinage. C'est ainsi que l'adoption d'une suspension arrière de type "Balance Free Rear Cushion" constitue une première mondiale pour ce type de machine.

L'équipe a également retravaillé le design de la Fireblade afin de lui conférer une ligne plus dynamique. En parallèle, l'instrumentation déjà très complète s'est vue ajoutée d'autres fonctionnalités visant à rendre la CBR plus pratique.

Hirofumi Fukunaga, responsable de l'équipe de développement de cette CBR du 20^e anniversaire, définit ainsi sa création : *"Il s'agit d'une machine qui permet à tous les amateurs de supersportives, y compris les plus exigeants, de prendre encore plus de plaisir à la posséder et à la piloter sur route comme sur circuit"*.

*Honda R&D Co., Ltd. Motorcycle R&D Center
CBR1000RR Large Development Project Leader
HIROFUMI FUKUNAGA*



2. Caractéristiques principales

2.1 Style

Dessin plus dynamique NOUVEAU

Le nouveau style de la tête de fourche, du carénage multicouche et de la pointe arrière confère une personnalité plus dynamique à la CBR1000RR 2012.

2.2 Suspensions

Suspension arrière “Balance Free Rear Cushion” NOUVEAU

Adoptée pour la première fois sur une moto de série, cette nouvelle génération d’amortisseur utilise une architecture à double tube pour offrir des réactions encore plus précises et plus efficaces, synonymes de traction et d’amortissement améliorés.

Fourche à pistons larges NOUVEAU

La CBR1000RR 2012 s’équipe également d’une fourche inversée Showa de \varnothing 43 mm disposant de la technologie “Big Piston” pour de meilleures qualités d’amortissement, d’adhérence du pneu avant et de stabilité lors des freinages.

2.3 Roues

Jantes multibranches NOUVEAU

Les nouvelles jantes à 12 branches en fonderie d’aluminium présentent une rigidité supérieure en réponse à l’adoption de la nouvelle fourche.

2.4 Instrumentation

Instrumentation digitale optimisée NOUVEAU

Le tableau de bord intègre désormais un chronomètre tour par tour, un indicateur de rapport engagé et un compte-tours offrant 4 modes d’affichage différents.

2.5 Embrayage

Embrayage à glissement assisté

L’embrayage à glissement assisté limite les effets de couple transmis à la roue arrière lors des rétrogradages, améliorant du même coup la stabilité de la partie-cycle lors des décélérations et des entrées en virages.

2.6 Direction

Seconde génération d’amortisseur de direction HESD

Essentiel sur une machine aussi compacte, puissante et légère, l’amortisseur de direction électronique Honda garantit à la fois stabilité à haute vitesse et agilité à basse vitesse.

2.7 Freins

Système antiblocage combiné en option

Le millésime 2012 de la Fireblade peut être équipé en option du fameux système de freinage antiblocage combiné à contrôle électronique qui offre à la fois l’efficacité du freinage combiné et l’assurance d’un antiblocage ultra-performant.

2.8 Moteur

Injection PGM-DSFI révisée NOUVEAU

La CBR1000R 2012 fait appel à un 4 cylindres en ligne de 999 cm³ dont l’alimentation par injection électronique PGM-DSFI a été reprogrammée pour plus de douceur et de facilité d’exploitation, en particulier à faible ouverture des gaz.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Dessin

Vitesse et dynamisme

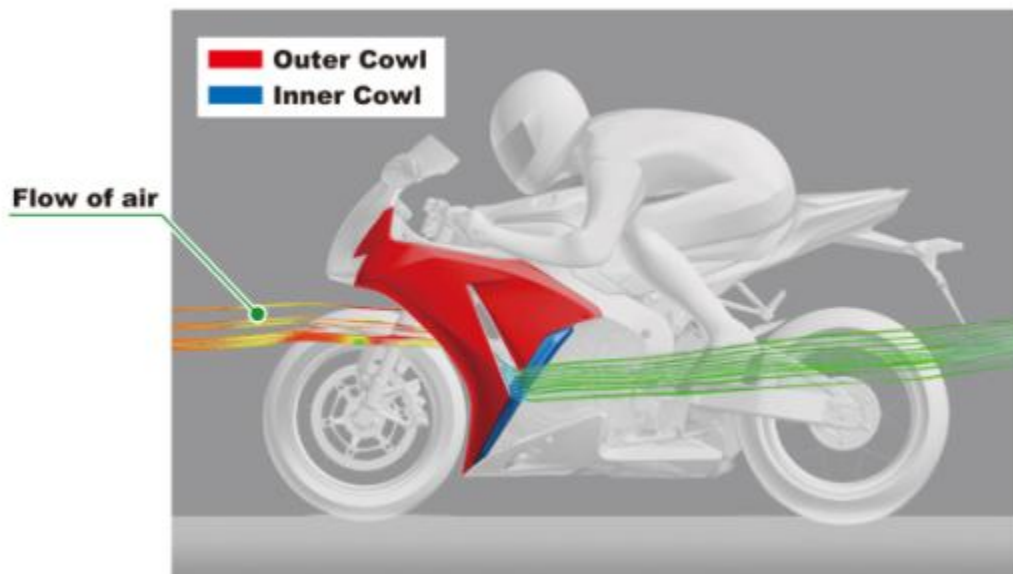
La version précédente de la CBR1000RR avait été conçue avec le triple objectif de légèreté, de compacité et de centralisation des masses. Pour 2012, il a été décidé que les lignes de la machine devaient rendre hommage à son potentiel ultra sportif. Certains traits stylistiques ont été modifiés alors que d'autres sont restés inchangés, telle la rupture verticale présente sur les flancs de carénage et qui génère une certaine "tension" visuelle. La Fireblade montre désormais un profil plus harmonieux, qui accompagne l'œil de la pointe avant et ses prises d'air modifiées vers l'arrière plus élégant et plus racé.

Au final, l'image est celle d'une machine plus dynamique et plus rapide dont les lignes ne laissent planer aucun doute sur ses performances potentielles.

Carénage multicouche aérodynamique

La nouvelle CBR1000RR reprend le principe du carénage multicouche, plus efficace et plus fonctionnel que les éléments classiques. Ce concept permet de créer une large zone d'air stabilisé autour du pilote, améliorant ainsi le confort tout en favorisant le passage du flux d'air à travers le système de refroidissement. Parallèlement, un spoiler a été aménagé dans le nez afin de réduire la pression aérodynamique à grande vitesse, au bénéfice du comportement dynamique.

Flux d'air





3.2 Suspensions

Suspension arrière “Balance Free Rear Cushion”

L’objectif principal du travail effectué sur la suspension arrière était de parvenir à un fonctionnement encore plus progressif, à une meilleure remontée des informations au pilote ainsi qu’à des performances encore supérieures en terme de grip et de traction.

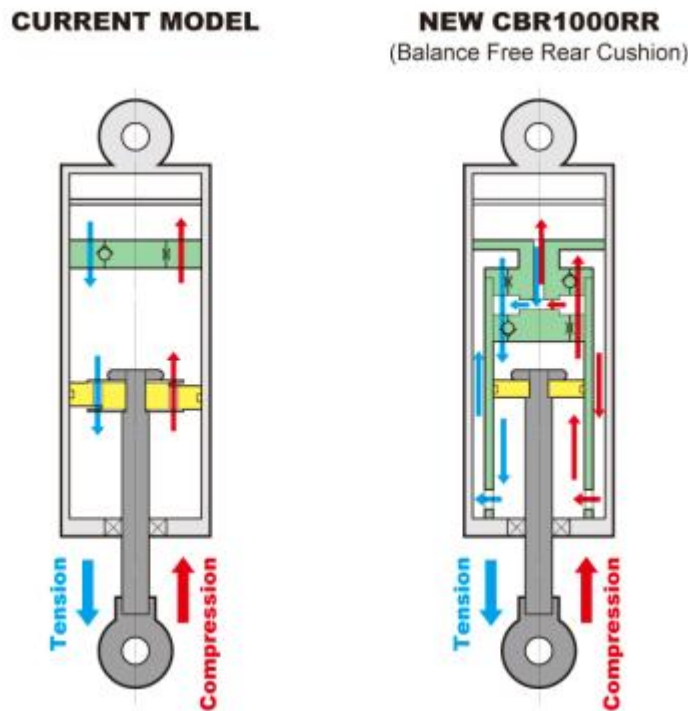
Pour réaliser cet objectif, la suspension arrière fait appel à la fameuse configuration Unit Pro-Link en y ajoutant, pour la première fois au monde sur une machine de série, le système “Balance Free Rear Cushion”.

Développé en collaboration avec le spécialiste Showa, ce système se caractérise par l’utilisation dans l’amortisseur de deux tubes (le corps de l’amortisseur plus un second tube interne) en lieu et place du simple tube conventionnel. Cela permet d’utiliser un piston qui ne comporte plus de clapets, la fonction d’amortissement étant générée par le passage de l’huile dans un élément séparé.

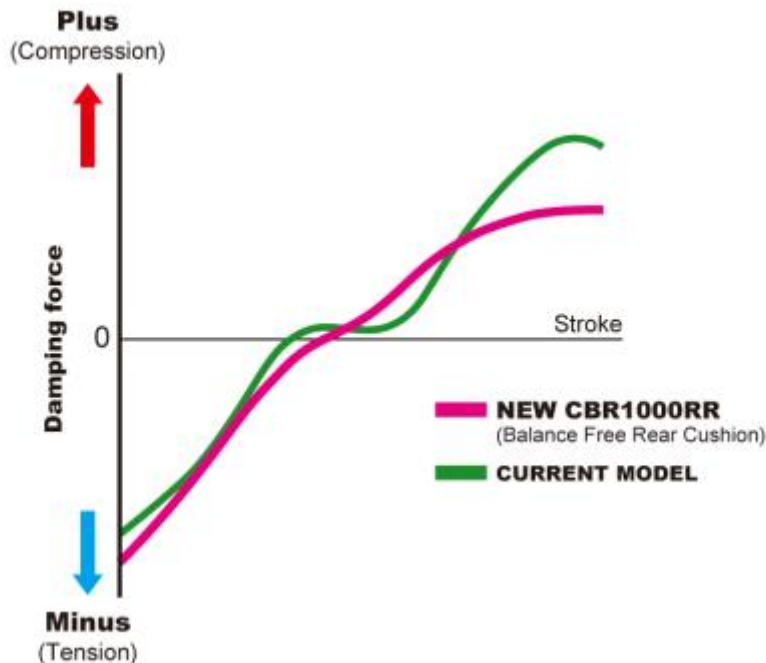
Dans une structure conventionnelle, la force d’amortissement en compression est générée à 2 endroits, au niveau des clapets principaux et secondaires. Dans le cas du système “Balance Free Rear Cushion”, la suppression des clapets secondaires et la concentration des composants dans un élément unique permet de contrôler les variations de pression avec encore plus de douceur. Et puisque l’huile n’est pas utilisée à haute pression, le fonctionnement en amortissement s’en trouve amélioré avec des réactions plus progressives lors des mises en charge. Parallèlement, lors des passages de la phase de détente à celle de compression, la force d’amortissement est générée avec d’autant plus de douceur que les changements de pression sont moins importants.

En définitive, le système “Balance Free Rear Cushion” offre des performances d’amortissement plus stables sur la durée, une meilleure absorption des chocs et par conséquent une meilleure traction dans la mesure où le contact entre la roue arrière et le sol est plus constant. Cette technologie a été validée lors de la fameuse course des 8 Heures de Suzuka et au cours du championnat Superbike japonais, remporté par une CBR1000RR Fireblade ainsi équipée par Showa.

Nouvelle construction de l'amortisseur arrière; passage du flux d'huile



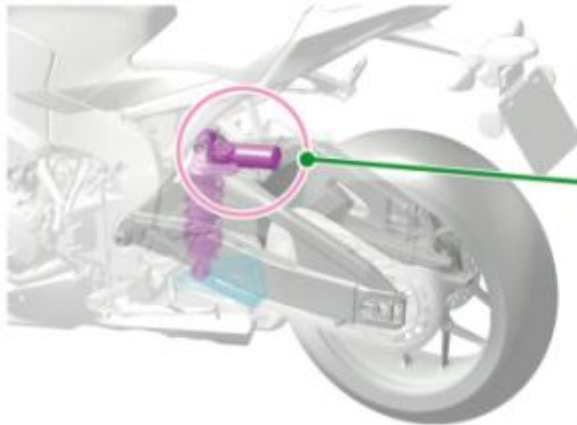
Comparaison des forces d'amortissement



Accès facilité aux réglages

La combinaison entre les systèmes Honda Unit Pro-Link et Showa "Balance Free Rear Cushion" apporte plus qu'une simple amélioration de l'adhérence et des performances de la suspension. Pour permettre aux amateurs, mais aussi aux pilotes, d'intervenir plus facilement sur les réglages de compression et de détente en fonction de leurs exigences et des conditions de roulage, ceux-ci ont été déplacés sur la partie supérieure gauche du corps de l'amortisseur.

Rear cushion



Control adjustment

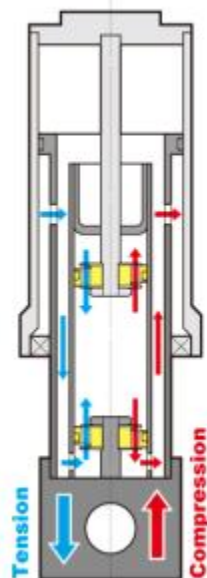


Fourche Showa “Big Piston”

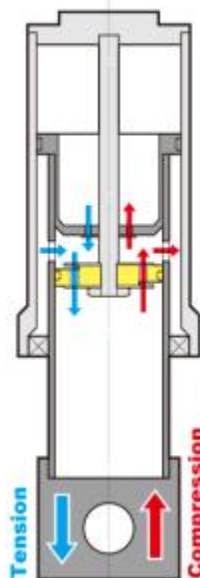
Pour compléter le “Balance Free Rear Cushion” arrière, la suspension avant fait désormais appel à une fourche inversée Showa de \varnothing 43 mm et de type “Big Piston”. Cette fourche utilise une construction unique avec un volume d’amortissement plus important afin de limiter la pression hydraulique créée lors des phases de compression et de détente. On obtient ainsi un temps de réaction réduit entre l’enfoncement initial et l’amortissement à proprement parler, ce qui favorise le contact entre le pneumatique et le sol, remontant au pilote une sensation rassurante de l’avant et offrant une meilleure stabilité lors des freinages appuyés.

Nouvelle construction de la fourche; passage du flux d’huile

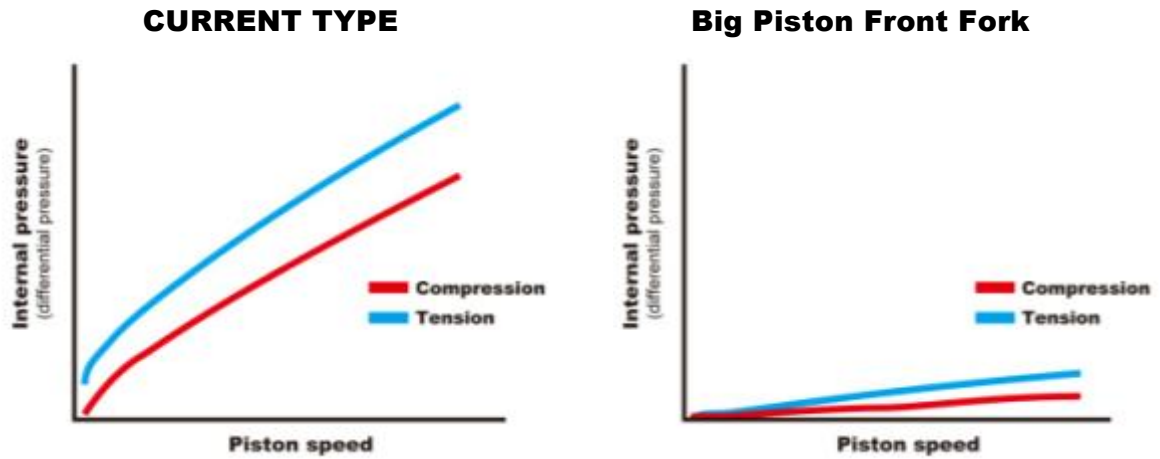
CURRENT MODEL



**NEW CBR1000RR
(Big Piston Front Fork)**



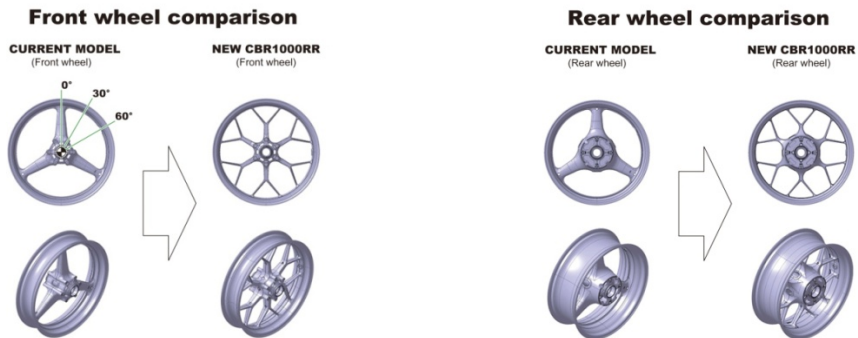
Relation entre vitesse du piston et pression interne (à réglages d'amortissement identiques)



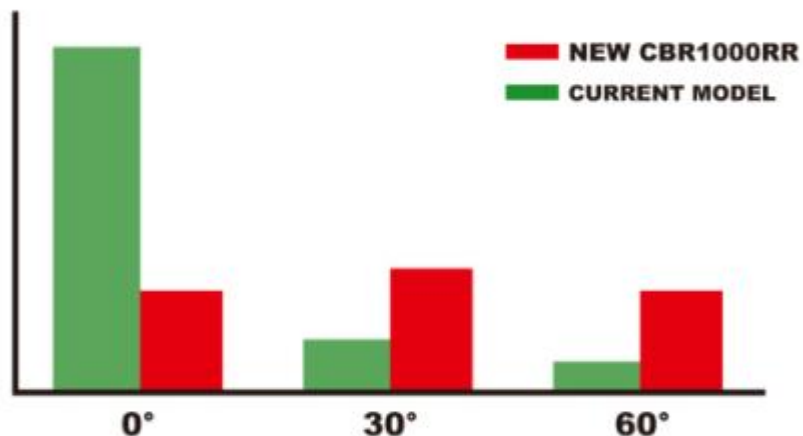
3.3 Roues

Jantes aluminium multibranches

La CBR1000RR 2012 se dote de nouvelles jantes à 12 branches en fonderie d'aluminium qui présentent l'avantage d'une rigidité supérieure. Associées aux nouvelles suspensions, ces roues participent à l'amélioration du comportement et au meilleur ressenti du pilote.



Rigidité verticale de la roue avant



3.4 Cadre

Cadre aluminium avec rigidité optimisée

Toujours composée de 4 éléments de fonderie, la structure employée par la CBR1000RR concentre toutes les qualités d'un cadre de hautes performances. Un équilibre délicat a ainsi été trouvé entre résistance, rigidité et légèreté, le tout pour garantir à la fois un comportement exemplaire et un excellent rapport poids/puissance. En serrant étroitement les principaux composants de la moto, ce cadre contribue également à la centralisation des masses, un principe cher à Honda depuis toujours sur ses motos de compétition ou de route car essentiel à la stabilité et à l'efficacité. À l'arrière du cadre, on trouve un bras oscillant "banane" volontairement long, associé à la fameuse suspension Unit Pro-Link selon une configuration dérivée de celle utilisée sur la RC211V de MotoGP.

3.5 Amortisseur de direction

Seconde génération d'amortisseur de direction HESD

Les amortisseurs de direction conventionnels assurent une certaine stabilité à haute vitesse mais entraînent aussi souvent une impression de lourdeur de la direction à basse vitesse. Le système HESD qui équipe la CBR1000RR prend en compte la vitesse de la machine et détermine la force d'amortissement en conséquence. Cela permet d'améliorer la stabilité à haute vitesse en limitant les mouvements brutaux tout en libérant la direction à basse vitesse.

3.6 Freins

Performances de freinage incomparables

Depuis 2009, en marge de la version classique, la CBR1000RR est proposée en option avec le système antiblocage combiné à contrôle électronique (C-ABS), développé tout spécialement par Honda pour les machines à vocation sportive. Ce système haute performance révolutionnaire efface la sensation de pulsation habituellement associée aux autres technologies ABS, laissant au pilote le plaisir de profiter de freinages puissants et rassurants, sans risques de blocage, y compris sur circuit. Dans le même temps, le système combiné optimise en permanence la répartition des forces de freinage entre l'avant et l'arrière.

Des tests intensifs sur route et sur circuit ont démontré que le système antiblocage combiné à contrôle électronique permettait de faire appel à la totalité de la puissance de freinage disponible sans risque de blocage ou de dribble.

Techniquement, le système fait appel à une paire d'étriers 4 pistons à montage radial, associée à des pistes flottantes de \varnothing 320 mm. Pour garantir le maximum de rigidité et de légèreté, les étriers sont usinés à partir d'une seule pièce d'aluminium.

3.7 Équipements

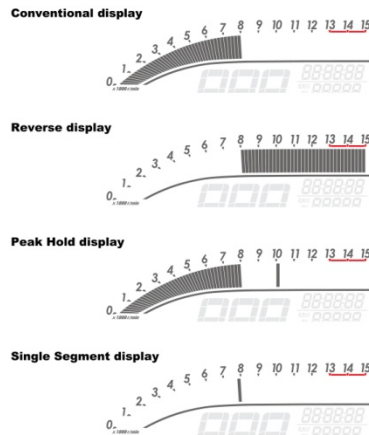
Instrumentation digitale

La CBR1000RR 2012 reçoit un tableau de bord entièrement digital qui affiche aussi bien le rapport engagé que la température du moteur ou la vitesse. L'écran est dominé par un compte-tours linéaire dont les barres courent de la gauche vers la droite en fonction du régime. Au dessous se trouvent les autres informations avec le rapport engagé, la température moteur, la vitesse, l'heure ou les temps au tour, les totalisateurs kilométriques, la consommation de carburant et la fonction compte-tours numérique. À la base de l'écran prennent place les différents témoins lumineux classiques : clignotant, point mort, feux de route...

Compte-tours paramétrable

Facile à lire dans toutes les conditions, le compte-tours offre 4 possibilités d'affichage : mode Classique avec des segments noirs montrant le régime instantané, mode Inversé avec affichage du régime restant avant la zone rouge, mode Crête avec affichage du régime instantané et persistance pendant quelques instants de la pointe de régime atteinte et enfin mode Simple segment avec affichage du régime par un segment unique. En plus de ces options, le régime peut être affiché sous forme numérique.

Tachometer Display Modes



Chronomètre

4 affichages sont possibles au niveau du chronomètre, un plus indéniable en cas d'utilisation sur circuit. En plus du temps au tour, l'écran peut en effet montrer la consommation de carburant, la consommation moyenne, la distance parcourue ainsi que la durée totale. Pour faciliter le dépouillement des informations après une session, un mode rappel permet d'afficher le meilleur temps au tour ainsi que le tour au cours duquel ce chrono a été réalisé.

Indicateur de rapport engagé

Afin de faciliter le passage des rapports au régime optimal, l'indicateur de rapport engagé a recours à des diodes haute puissance dont la luminosité est toutefois réglable. Le témoin s'allume doucement au fur et à mesure que le régime augmente puis clignote plus rapidement au régime choisi (13 000 tr/min par défaut mais le paramétrage est possible entre 4 000 et 13 000 tr/min). L'intervalle entre les clignotements peut également être réglé entre 200 et 400 tr/min.

3.8 Moteur

4 cylindres en ligne à refroidissement liquide compact et puissant

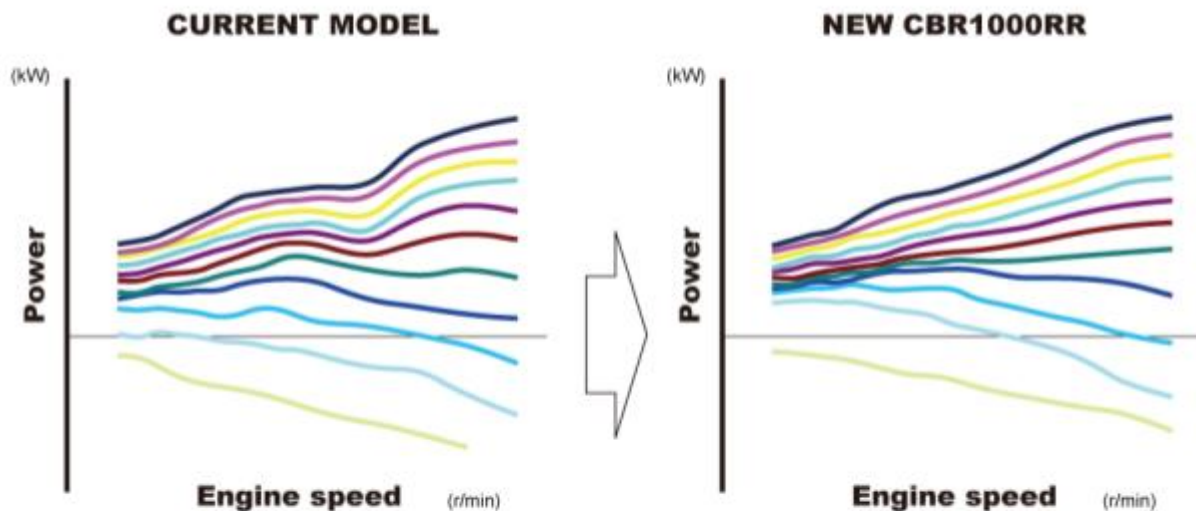
Pour correspondre à leur partie-cycle compacte et agile, les Fireblade ont toujours fait appel à l'architecture 4 cylindres en ligne, synonyme de haute puissance, de poids limité et de grande compacité. Avec un alésage de 76 mm et une course de 55,1 mm (pour une cylindrée totale de 999 cm³) et un traitement de surface antifriction Ni-SiC appliqué aux cylindres, le moteur du millésime 2012 a été conçu pour atteindre des régimes élevés en toute fiabilité, y compris en compétition. La légèreté des autres composants internes participe également à la fois aux performances mais aussi au comportement dynamique en limitant le poids total.

Contrôle optimal

Pour 2012, le double système d'alimentation par injection électronique PGM-DSFI bénéficie de réglages revus afin d'assurer une distribution plus précise du carburant et une puissance exploitable à tout instant. Une attention particulière a notamment été portée à la cartographie d'injection à faible ouverture des gaz.

Les motoristes se sont en effet concentrés sur la réactivité du système à basse vitesse de manière à obtenir douceur et progressivité lors de la remise des gaz. En analysant les données en provenance de la poignée de gaz et la réponse du moteur dans ces conditions, il apparaît que le contrôle est amélioré jusqu'à 25 % d'ouverture des gaz. À ce niveau d'ouverture, l'injection a été tarée de façon à ne pas générer de fortes variations de puissance et de couple. Au-delà, les variations deviennent progressivement plus importantes. Le résultat est un moteur plus linéaire et exploitable, qui répond avec davantage d'efficacité aux ordres du pilote avec un meilleur retour d'information de la roue arrière et un meilleur comportement.

Courbe de puissance pour toutes les ouvertures de gaz



Performances accessibles

En dépit de ses hautes valeurs de puissance et de couple, le moteur a bénéficié de tous les efforts afin d'offrir le plaisir le plus accessible possible. En 2010, le volant d'alternateur avait été alourdi et la rigidité du vilebrequin augmentée en conséquence. Ces modifications avaient accru l'inertie du vilebrequin de 6.87 % pour une arrivée plus douce et plus constante de la puissance et une meilleure maîtrise au niveau des gaz. De petites améliorations telles que le passage à des goujons en aluminium pour la culasse, l'adoption de tôles plus minces pour l'échappement ou le recours à un ventilateur de refroidissement de plus petit diamètre avaient toutefois été adoptées dans le même temps afin de ne pas compromettre le poids total.

Émissions à l'échappement

Le système d'échappement a été conçu de façon à réduire au maximum les rejets polluants. Un catalyseur à haute capacité d'absorption a ainsi été installé dans le silencieux, fonctionnant de concert avec la sonde à oxygène pour maintenir en permanence le rapport air/carburant le plus efficace possible et répondre aux normes Euro 3.

Embrayage à glissement assisté

La CBR1000RR profite d'un embrayage à glissement assisté proche de celui qui équipe la RC212V 800 cm³ de MotoGP. Cette conception assure une transmission parfaite de la puissance en même temps que des passages de rapports d'une grande douceur avec un effort minimal au levier. Dans les phases si spécifiques que sont les entrées en virage, lorsque le pilote doit simultanément freiner, choisir sa trajectoire et rétrograder, l'embrayage à glissement assisté limite le stress en réduisant le couple transmis par le moteur à la roue arrière et, en conséquence, les risques de pertes d'adhérence. La stabilité et la douceur des passages de rapports en sont également optimisées.

4. Coloris

3 coloris seront proposés pour la CBR1000RR 2012 :

- Blanc Pearl Sunbeam
- Rouge Victory
- Noir Graphite



5. Historique

Depuis l'arrivée sur le marché de la fameuse CB750 à la fin des années 60, les motos n'ont cessé d'évoluer. Au fil des années, la rigidité de la partie-cycle, les performances des moteurs 4 cylindres en ligne ou l'efficacité des suspensions ont été constamment améliorés. Pourtant, les motos sportives ont vu leur poids augmenté avec leur puissance.

Chez Honda, une équipe menée par l'ingénieur Tadao Baba veut changer de voie en réduisant les dimensions et le poids pour obtenir plus de vitesse avec une puissance modérée. Cette approche permet également de réaliser une moto dont les qualités de freinage et de maniabilité seraient inédites, une machine aussi intuitive dans ses réactions qu'une moto de course mais qui pourrait être fabriquée en grande série.

Telle est née la CBR900RR Fireblade en 1992, une machine qui a changé le monde des sportives.

La CBR900RR est ainsi restée une référence tout au long des années 90 jusqu'au début du XXI^e siècle. Une hégémonie obtenue au prix de multiples évolutions, de l'adoption incessante de nouvelles technologies et d'un respect sans compromis du fameux concept de "Total Control" à l'origine du succès de la première Fireblade. Parallèlement, les motorisations ont vu leur cylindrée passer de 893 à 919 puis 929 et enfin 954 cm³, l'augmentation de la puissance étant systématiquement accompagnée d'une évolution au niveau du cadre, des freins ou des suspensions.

Répondant au changement de la réglementation Superbike à partir de 2004, la Fireblade s'est finalement rapprochée de la barre des 1 000 cm³ pour devenir la CBR1000RR, une machine qui allait de nouveau repousser les limites de la notion de sportivité.

Lancée en 2004, la CBR1000RR ne conservait pratiquement rien du passé. Elle était le résultat d'un concept quasiment aussi essentiel que celui qui avait guidé la conception de la première Fireblade : *"Le meilleur de l'ADN racing Honda et le meilleur de la signature RR"...*

Le tout nouveau moteur de 998 cm³ était capable de performances incroyables pour un bloc aussi compact et léger, laissant toute liberté à l'équipe de développement pour se consacrer à un autre objectif majeur : la centralisation des masses. Le poids de la machine était ainsi concentré, optimisant à la fois la stabilité et la maniabilité. Mais il y avait plus : le système de suspension arrière Unit Pro-Link garantissait une tenue de route exemplaire tandis qu'un échappement placé sous la selle participait également à la répartition optimale des masses. Des éléments d'habillage minimalistes réduisaient la traînée aérodynamique afin de ne pas grever la stabilité à haute vitesse alors que la première génération de l'amortisseur de direction à contrôle électronique (HESD) associait sécurité à vive allure avec maniabilité à faible vitesse.

En 2008, une nouvelle génération plus compacte et sophistiquée est lancée, cette machine cultive le même esprit de centralisation des masses afin de réduire l'inertie. Il en résulte une 1 000 cm³ qui rivalise avec les 600 cm³ sur les petites routes et sur les circuits les plus techniques. Cette même Fireblade effectue aussi un nouveau saut technologique avec l'arrivée de l'embrayage à glissement assisté, synonyme de rétrogradages plus doux et de meilleure stabilité. En 2009, le système de freinage antiblocage combiné à contrôle électronique, spécifiquement développé pour les CBR600RR et CBR1000RR, est salué comme une avancée technologique majeure car il s'agit d'une première sur une machine ultra sportive.

Aujourd'hui, près de 20 ans après le lancement de la première CBR900RR Fireblade, Honda fait encore un pas supplémentaire avec un millésime 2012 plus efficace que jamais.

Évolution d'une légende

1992-1995 CBR900RR Fireblade (893 cm³)

Initialement conçue en tant que 750 cm³, la première CBR900RR combine finalement la puissance d'un bloc de 893 cm³ avec une partie-cycle ultralégère et une géométrie agressive. La Fireblade révolutionne le genre sportif.



1996-1999 CBR900RR Fireblade (919 cm³)

Une évolution significative avec un moteur plus puissant (+ 1 mm d'alésage pour 919 cm³) associé à un châssis modernisé pour des performances en hausse.



2000-2001 CBR900RR Fireblade (929 cm³)

Première Fireblade à profiter d'une alimentation par injection PGM-FI, la 929 cm³ inaugure aussi une toute nouvelle partie-cycle avec un bras oscillant solidaire du moteur de façon à obtenir un ensemble plus léger et plus compact.



2002-2003 CBR900RR Fireblade (954 cm³)

Plus légère et plus puissante que la version précédente, la Fireblade 954 cm³ dispose aussi d'un cadre et d'un bras oscillant plus léger, de repose-pieds rehaussés (pour des prises d'angles plus importantes) et d'un habillage plus aérodynamique.



2004-2005 CBR1000RR Fireblade (998 cm³)

Inspirée par la RC212V 990 de MotoGP, la CBR1000RR arrive avec une longue liste de nouvelles technologies dont le nouveau moteur de 998 cm³, la première génération d'amortisseur de direction à contrôle électronique HESD et la suspension arrière Unit Pro-Link.



2006-2007 CBR1000RR Fireblade (998 cm³)

Plus légère et plus facile à piloter grâce à de nombreuses améliorations dont un bras oscillant allégé, des suspensions revues et un nouveau système d'échappement.



2008-2011 CBR1000RR (999 cm³)

Un tout nouvel habillage autour d'un cadre en aluminium allégé et d'un moteur encore plus puissant. Repoussant plus loin les limites de la centralisation des masses, la CBR1000RR 2008 profite d'un échappement en position basse et d'un embrayage à glissement assisté pour améliorer la stabilité au freinage et dans les entrées de virages.



2012 CBR1000RR (999 cm³)

Le millésime 2012 pérennise l'héritage de 20 années de "Total Control".

6. Équipement et accessoires optionnels

- Pièces carbone :
 - passage de roue avec logo Honda Racing
 - garde-boue avant
 - protections de carters
 - protection de réservoir
- Passage de roue, coloris coordonné
- Couvre selle passager
- Bulle haute (+ 27 mm)
- Alarme Avertor
- Protections de réservoir diverses
- Selle pilote confort
- Béquille d'atelier
- Autocollants de roues
- Protections de carénage autocollantes
- Housses de protection intérieure ou extérieure
- Sacoche réservoir
- Chargeur de batterie

Garantie Honda

Les accessoires et équipements ont été spécialement développés pour la Fireblade. Ils sont soumis aux mêmes procédures de contrôle que toutes les Honda de façon à offrir les mêmes qualités de fiabilité et de longévité. C'est pourquoi nous les garantissons 2 ans.

7. Caractéristiques CBR1000RR (type ED/type F)

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	999,8 cm ³
Alésage x Course	76 × 55,1 mm
Rapport volumétrique	12,3 à 1
Puissance maximale	131 kW à 12 000 tr/min / 78 kW à 11 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maximal	112 Nm à 8 500 tr/min / 86 Nm à 7 000 tr/min (95/1/EC)

ALIMENTATION

Carburant	Injection électronique PGM-DSFI
Diamètre de passage	46 mm
Filtre à air	Cartouche papier
Capacité de carburant	17,7 litres
Consommation (WMTC*)	5,57 l/100

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Numérique contrôlé par microprocesseur
Calage de l'allumage	3,2° AvPMH (ralenti)~ 45° AvPMH (7 500 tr/min)
Bougie	NGK : IMR9E-9HES - ND : VUH27EC
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V/6 Ah
Phare	12V 55 W ×1 (croisement)/55 W ×2 (route)

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque en bain d'huile avec ressort à diaphragme
Entraînement	Mécanique par câble
Boite	6 rapports
Réduction primaire	1.717 (79/46)
Rapports	1 2.286 (32/14)
	2 1.778 (32/18)
	3 1.500 (33/22)
	4 1.333 (32/24)
	5 1.214 (34/28)
	6 1.138 (33/29)
Réduction finale	2.625 (42/16)
Transmission finale	Chaîne à joints toriques rivée au pas de #530

CADRE

Type	Double poutre aluminium composite type Diamond
------	---

DIMENSIONS

Dimensions	(L x l x H)	2 077 × 826 × 1 135 mm
Empattement		1 407 mm
Angle de chasse		23° 18'
Traînée		96,3 mm
Angle de braquage		3,2 m
Hauteur de selle		820 mm
Garde au sol		130 mm
Poids tous pleins faits		200 kg (AV : 52,5 % ; AR : 47,5%)

SUSPENSIONS

Avant	Fourche inversée "Big Piston" ø 43 mm réglable en pré charge, compression et détente, débattement 120 mm.
Arrière	Unit Pro-Link avec mono amortisseur "Balance Free Rear Cushion" réglable en pré charge, compression et détente, débattement 62 mm.

ROUES

Type	En aluminium coulé à 12 branches	
Jantes	Avant	17 × MT 3.50
	Arrière	17 × MT 6.00
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière	190/50 ZR17M/C (73W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa

FREINS

Avant	Double disque hydraulique ø 320 × 4,5 mm avec étriers 4 pistons et plaquettes métal fritté
Arrière	Simple disque hydraulique ø 220 × 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes métal fritté

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

* Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTTC. 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 votre 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.

Caractéristiques

CBR1000RR C-ABS (type ED/F)

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	999,8 cm ³
Alésage x Course	76 × 55,1 mm
Rapport volumétrique	12,3 à 1
Puissance maximale	131 kW à 12 000 tr/min / 78 kW à 11 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maximal	112 Nm à 8 500 tr/min / 86 Nm à 7 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 200 tr/min
Capacité d'huile	3,7 litres

ALIMENTATION

Carburant	Injection électronique PGM-DSFI
Diamètre de passage	46 mm
Filtre à air	Cartouche papier
Capacité de carburant	17,7 litres
Consommation (WMTC*)	5,57 l/100

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Numérique contrôlé par microprocesseur
Calage de l'allumage	3,2° AvPMH (ralenti)~ 45° AvPMH (7 500 tr/min)
Bougie	NGK : IMR9E-9HES - ND : VUH27EC
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V/8,4 Ah
Phare	12V 55 W ×1 (croisement)/55 W ×2 (route)

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque en bain d'huile avec ressort à diaphragme
Entraînement	Mécanique par câble
Boite	6 rapports
Réduction primaire	1.717 (79/46)
Rapports	1 2.286 (32/14)
	2 1.778 (32/18)
	3 1.500 (33/22)
	4 1.333 (32/24)
	5 1.214 (34/28)
	6 1.138 (33/29)
Réduction finale	2.625 (42/16)
Transmission finale	Chaîne à joints toriques rivée au pas de #530

CADRE

Type	Double poutre aluminium composite type Diamond
------	---

DIMENSIONS

Dimensions (L x l x H)	2 077 × 826 × 1 135 mm
Empattement	1 407 mm
Angle de chasse	23° 18'
Traînée	96,3 mm
Angle de braquage	3,2 m
Hauteur de selle	820 mm
Garde au sol	130 mm
Poids tous pleins faits	211 kg (AV : 51,7 % ; AR : 48,3 %)

SUSPENSIONS

Avant	Fourche inversée "Big Piston" ø 43 mm réglable en pré charge, compression et détente, débattement 120 mm.
Arrière	Unit Pro-Link avec mono amortisseur "Balance Free Rear Cushion" réglable en pré charge, compression et détente, débattement 62 mm.

ROUES

Type	En aluminium coulé à 12 branches	
Jantes	Avant	17 × MT 3.50
	Arrière	17 × MT 6.00
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière	190/50 ZR17M/C (73W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa

FREINS

Avant	Double disque hydraulique ø 320 × 4,5 mm avec étriers 4 pistons et plaquettes métal frittées
Arrière	Simple disque hydraulique ø 220 × 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes métal frittées

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

* Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTTC. 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 votre 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.