

2004 CBF600



NEW Les magnifiques jantes à 6 bâtons apparaissent légères, modernes et sportives. Elles accueillent des pneumatiques radiaux hautes performances et sont freinées par une paire de disques de \varnothing 296 mm munis d'étriers double pistons à l'avant et un disque de \varnothing 240 mm à étrier simple piston à l'arrière.

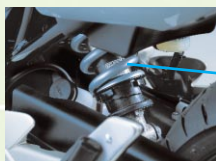
Les nouvelles CBF600, en version basique ou semi-carénée, seront disponibles avec une longue liste d'équipements en option, parmi lesquels un porte-bagages arrière, un top-case, un système d'alarme antivol, des poignées chauffantes...



NEW La conception unique comprend une selle disposant de trois réglages de hauteur qui peut être abaissée ou relevée de 15 mm (et avancée/reculée de 10 mm) afin de personnaliser la position de chacune ou de chacun.



NEW Les versions basiques ou semi-carénées sont disponibles. La version habillée comprend un demi-carénage avec un double optique à multiréfecteur et une bulle réglable en 2 positions pour améliorer le confort et la protection.



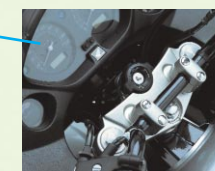
NEW La robuste suspension arrière Monoshock, avec son bras oscillant en acier et son amortisseur HMAS, assure un comportement parfait dans toutes les conditions.



NEW Le système d'échappement 4 en 2 en 1 en acier inoxydable s'achève par un large silencieux ovale. Le système Air Induction et les tubes catalytiques conservent les rejets polluants bien au-dessous des normes EURO-2.

NEW Les deux éléments de la fourche à cartouche de \varnothing 41mm sont largement écartés pour un comportement vif et efficace, digne des meilleures Supersport.

NEW Léger et rigide, le cadre Mono-Backbone similaire à celui utilisé par la Hornet 900, utilise le moteur comme un élément rigidificateur pour une rigidité optimale et un comportement facile.



NEW Les supports de guidon peuvent être retournés à 180°, permettant d'avancer le guidon de 10 mm et de déterminer ainsi une position de conduite plus confortable pour les utilisateurs les plus grands.



NEW Le 4 cylindres en ligne de 599,9 cm³ à refroidissement liquide a été spécialement modifié pour privilégier la puissance et le couple à bas et moyens régimes, ce qui se traduit par un sentiment d'accélération impressionnantes sur toute la plage de régime.

NEW Le très performant système antiblocage de frein Honda est disponible sur l'une ou l'autre des versions, offrant un freinage plus progressif et plus sécurisant dans toutes les conditions.

2004

CBF600

INFORMATION PRESSE

Introduction

En Europe, la catégorie des 600 cm³ regorge d'une grande qualité de modèles à même de satisfaire à peu près tous les goûts en matière de moto. Des hypersports pures et dures jusqu'aux customs les plus tranquilles, des roadsters agressifs aux trails polyvalents, tout est là, propulsé par des moteurs 4 temps aussi différents que des monos, des bi ou des 4 cylindres. Le point commun de toutes ces machines est de s'adresser à des utilisateurs mûrs, dont la longue expérience leur permet de savoir précisément ce qu'ils attendent d'une moto de moyenne cylindrée.

Cependant, pour ceux qui sont plus récents dans le milieu ou qui arrivent tout juste du 125, ou encore pour ceux qui se sont éloignés de la moto pendant des années, la sélection, le coût ou les performances de la plupart des moyennes cylindrées actuelles peut devenir un frein. Ceci est particulièrement vrai si l'utilisateur en question est de stature et/ou de taille moyenne ou petite, ce qui est le cas de nombreuses femmes qui rejoignent régulièrement les rangs des pratiquants moto.

C'est alors que la différence de cylindrée et de performances se transforme en handicap. Les selles hautes et les dimensions exagérées réduisent les choix possibles pour ceux qui ne bénéficient que d'une courte expérience tandis qu'à l'opposé, les machines confortables pour les petits gabarits s'avèrent inadaptées à ceux dont les longues jambes nécessitent de l'espace !

Au final, le choix qui subsiste peut prendre la forme d'un compromis décevant, avec des utilisateurs contraints de rouler sur une machine pour laquelle ils n'ont pas d'attrance particulière : c'est la solution du « moins pire ». À l'opposé, d'autres vont au bout de leur idée et finissent par rouler sur une machine trop lourde, trop grosse ou trop performante en regard de leur niveau d'expérience. Enfin, face à ce dilemme, certains abandonnent tout simplement la partie.

Depuis plusieurs années, les équipes Honda ont observé ce scénario familial avec une frustration croissante, mais aussi avec un intérêt qui les a conduit à créer une nouvelle moto qui ne plaise pas seulement à une large majorité d'utilisateurs européens – qu'ils soient expérimentés ou débutants, jeunes ou vieux, hommes ou femmes - mais devienne aussi la nouvelle référence en matière de moyenne cylindrée basique.

Une nouvelle 600 qui témoigne d'un comportement et de performances que chacun attend d'une machine à tendance sportive, mais sous un aspect convivial et rassurant, à même d'accompagner l'utilisateur dans ses progrès.

Avec l'objectif affiché de rallier le plus grand nombre possible d'Européens à la catégorie des moyennes cylindrées, Honda a donc créé la CBF600, un nouveau standard sportif en milieu de gamme, facilement exploitable par des pilotes de tous niveaux.

Véritable projet Pan Européen, la nouvelle CBF600 reprend à son compte de nombreuses qualités que l'on retrouve sur les routières actuelles produites par Honda pour devenir la référence de ses prochaines années sur toutes les routes d'Europe.

Concept de développement

Au-delà de celui qui consistait à établir une nouvelle référence sur le marché Européen, l'un des principaux objectifs attaché au développement de cette nouvelle CBF600 était de créer une nouvelle approche de la moto que l'on pourrait qualifier de « le juste nécessaire » et qui saurait séduire plus de motards débutant qu'aucune autre moyenne cylindrée actuellement disponible sur le marché. Réalisées dans les bureaux du centre de Recherche et Développement Honda situé en Allemagne, les premières ébauches de la CBF600 visaient tous ceux qui ne sont pas nécessairement des motards passionnés ou qui n'ont pas la grande expérience nécessaire pour tirer avantage des performances offertes par la plupart des motos disponibles sur le marché.

Car la CBF600 a été conçue pour permettre un pilotage rassurant et confortable à tous ceux qui, jour après jour, construisent leur expérience mais sans décevoir pour autant les pilotes plus expérimentés qui apprécieront son potentiel sportif et dynamique. Cette « cible » comprenait aussi les anciens motards de retour sur deux roues après quelques années d'interruption auxquels s'ajoutent les rangs grossissants des femmes fatiguées de n'être que passagères. Tous ces différents profils ont fait l'objet d'une attention particulière qui s'est traduite par la mise au point d'une selle réglable en hauteur qui permet à la CBF d'être accessible aux plus petits gabarits.

La nouvelle CBF600 est propulsée par le quatre cylindres en ligne à refroidissement liquide qui équipe déjà la très dynamique Hornet. Toutefois, plutôt que de rechercher la puissance à hauts régimes comme c'est souvent le cas avec ce type de moteur, les motoristes ont travaillé à recentrer le plus gros de la puissance vers les bas régimes de manière à faciliter l'utilisation des performances là où la plupart des utilisateurs en ont besoin.

Cet « étalage » de la puissance permet ainsi de disposer d'accélération plus faciles et plus rassurantes, qui n'exigent pas de grimper haut dans les tours pour en apprécier le plaisir ; le moteur répond avec douceur et progressivité, permettant au pilote d'en exploiter le potentiel petit à petit, en toute confiance. Une grande attention a aussi été apportée à la mise en conformité du moteur avec les normes antipollution.

Le cadre qui équipe ce tout nouveau standard européen est une évolution du simple et robuste cadre "Mono-Backbone" déjà utilisé sur les célèbres Hornet.

Associant des éléments de suspensions de haute qualité et réglables de façon à pouvoir s'adapter aux désirs de chaque utilisateur, ce nouveau cadre a été dessiné pour offrir un comportement agile et réactif, quels que soient la taille, le poids ou le niveau d'expérience du pilote.

Que l'on soit en présence de la version semi-carénée ou de la version « naked », les lignes de la CBF600 apparaissent sobres et séduisantes, offrant juste ce qu'il faut d'originalité pour exercer une certaine fascination, tout en restant dans l'esprit fondamental de cette moto qui encourage et qui caresse, qui calme les nerfs et fait savoir à son pilote qu'il a fait le bon choix pour rouler, et pour longtemps.

Avec ses performances étonnantes, son comportement vif, son freinage mordant, le choix entre deux versions avec ou sans tête de fourche, ses dimensions juste raisonnables, ses capacités de transports modulables et enfin l'opportunité de pouvoir profiter en option de la dernière génération des systèmes de freinage ABS Honda, la nouvelle CBF600 possède assurément tout ce dont un motard peut avoir besoin pour vivre toute l'étendue des plaisirs de la moto. Elle représente une parfaite alternative pour les motards débutants, les motards occasionnels ou bien encore pour ceux qui reviennent au sport moto. Du premier coup d'œil au regard satisfait après une longue balade sur route, le message est clair : « essaye et tu verras ! »

Style

Que ce soit en version semi-carénée ou basique, la nouvelle CBF600 ne fait pas mystère de ses racines européennes que l'on peut ressentir au travers de lignes solides et organiques qui projettent une image de force et de fiabilité. Les contours lisses de l'habillage contrastent avec l'aspect mécanique du moteur, des suspensions et de l'échappement, accentuant l'impression de sportivité et de performances qui émane de cette machine définitivement née en Europe.

Le concept unique du « juste nécessaire »

Respectant à la lettre le concept unique du « juste nécessaire », les dimensions de la CBF600 suivent les canons de la catégorie mais sans jamais les exagérer. Chaque composant, chaque courbe a été précisément dessiné pour procurer un niveau exceptionnel de confort, de confiance et de facilité à l'usage, peu importe la taille, l'âge ou le niveau d'expérience du pilote. À titre d'exemple, la finesse et l'étroitesse de la zone de la selle ont été scrupuleusement recherchées, de manière à s'assurer que même les statures les plus mesurées pourraient facilement trouver appui au sol au moment de s'arrêter ou de patienter à un feu. Et la nouvelle selle réglable en hauteur (unique dans cette catégorie) permet d'étendre encore ce confort d'utilisation à des motards qu'aucune autre moyenne cylindrée n'a su séduire jusqu'alors.

Demi-carénage intégré

Dans sa version semi-carénée, les lignes fluides de l'habillage s'intègrent et s'ajustent parfaitement aux formes du réservoir de carburant. Derrière la selle « solo » du pilote, les caches latéraux convergent au-dessus de la roue arrière en créant une impression de légèreté et d'agilité encore renforcée par le dessin du garde-boue arrière. Une telle élégance et une telle sophistication apportée dans la réalisation ne manqueront pas de rallier de nombreux suffrages, sur le continent comme ailleurs.

Grâce aux formes aérodynamiques de la tête de fourche, la protection contre le vent est excellente, y compris à haute vitesse. Dominant la pointe du carénage, le phare double optique à multirélecteur participe au sentiment de performances en même temps qu'il garantit un éclairage puissant et efficace qui rend les étapes de nuit

plus confortables et plus rassurantes. Les larges clignotants à multirélecteur dépassent nettement des flancs du carénage tandis qu'à l'arrière, les deux versions de la CBF partagent le même bloc optique avec les clignotants encadrant un large feu central.

Derrière la bulle, la version semi-carénée abrite une instrumentation monobloc comportant notamment un compteur et un compte-tours entièrement électronique pour une meilleure efficacité dans la restitution des informations. Le compteur abrite un écran digital multifonctions qui affiche les distances totales et partielles (x2) tandis qu'une horloge digitale trouve place sous l'optique du compte-tours. Les deux compteurs principaux sont surmontés, à gauche, d'une jauge de température de liquide de refroidissement. Au centre, on trouve une batterie d'indicateurs lumineux comprenant l'assortiment habituel y compris un témoin de réserve de carburant. Enfin sur la droite de la version concernée, prend place une alarme lumineuse rouge qui entre en fonction en cas de dysfonctionnement de l'ABS.

Les commandes comprennent un levier de frein réglable ainsi qu'un contacteur de feux de détresse logé dans le commodo droit.

Une version Naked sportive et agile

Dans sa version « naked », la nouvelle CBF600 dégage une image sensiblement différente, plus vive et plus dynamique, en adéquation avec le rythme de la ville. Son large phare et ses clignotants solidaires de la fourche renforcent encore cet aspect sportif. Les autres composants majeurs, y compris le réservoir de carburant et les caches latéraux, sont identiques à ceux de la version semi-carénée alors que l'instrumentation entièrement électronique -d'inspiration Hornet- accueille une paire de larges compteurs, une jauge de température d'eau et un écran multifonctions avec totalisateurs totaux et partiels (x2). Tous les témoins lumineux à diodes sont en position centrale, facilement visibles entre les compteurs.

Nouvelle selle réglable en 3 positions

L'une des caractéristiques les plus intéressantes de la nouvelle CBF600 – et l'un des points essentiels du concept de « juste nécessaire »- est donc sa selle réglable en 3 positions. Inaugurée sur la prestigieuse ST1300 Pan European, le porte-drapeau de la gamme Honda GT, cette innovation majeure permettra à un grand nombre

d'utilisateurs d'adapter la CBF à leurs caractéristiques de taille et de conduite. Ainsi, les débutants et les plus petits se sentiront certainement rassurés de pouvoir poser facilement les pieds au sol alors que les grands apprécieront le relief supplémentaire offert par la position haute. Le premier but de ce système est donc clairement d'offrir un sentiment rassurant dès l'instant où l'on s'installe sur cette selle.

Dessinée pour s'adapter à des pilotes allant de 157 à 190 cm environ (en fonction du poids et de la taille des jambes), elle peut être relevée ou abaissée de 15 mm à partir d'une position centrale fixée à 785 mm, soit de 770 mm jusqu'à un maximum de 800 mm. Comme dans le cas de la Pan-European, la conception de cette selle ne lui permet pas seulement d'être repositionnée plus haut ou plus bas, mais aussi plus en avant ou en arrière de 10 mm, de façon à s'adapter à TOUTES les morphologies et à toutes les exigences.

De cette façon, les petits utilisateurs peuvent trouver une position qui les rapproche des commandes, rendant la conduite plus facile et plus rassurante alors que les plus grands profitent d'une position plus confortable et plus naturelle par rapport au guidon. Cette possibilité de déplacement offre aussi l'avantage de pouvoir repositionner les repose-pieds et les commandes plus en avant par rapport à la selle, avec, au final, une position nettement plus confortable.

Le réglage de cette selle s'effectue en quelques minutes grâce à une simple clef « 6 pans » qui permet de détacher la selle pilote pour atteindre et libérer son support mobile que l'on peut alors placer plus haut ou plus bas en fonction des crans choisis. Il suffit enfin de replacer et de revisser la selle. Ce réglage simple transforme totalement la personnalité de la CBF, la rendant particulièrement conviviale pour la quasi totalité des motards, quels que soient leur taille ou leur degré d'expérience.

Supports de guidon réglables

Si l'on désire plus de liberté au niveau des bras, la CBF600 offre aussi des possibilités de « personnalisation » grâce à des supports de guidon réglables. Maintenant fermement le guidon en acier, ces supports aluminium peuvent être retournés à 180° et offrir un déport de 10 mm vers l'avant, ce qui augmente d'autant les possibilités de positions de conduite, en particulier pour les plus grands.

Bulle réglable

La version semi-carénée de la CBF met aussi à la disposition de son pilote une bulle qui peut être relevée de 50 mm et offrir ainsi un surplus de protection non négligeable pour les plus grands. Par ailleurs, puisque ce réglage s'effectue avec un certain angle, la position haute fait que la bulle se rapproche du casque du pilote, ce qui ajoute à la protection de la tête, des bras et des épaules et limite la fatigue puisque l'on est moins « accroché » au guidon, y compris à haute vitesse et malgré une position plus droite que sur la plupart des sport-GT.

Les orifices pratiqués à l'avant du carénage dirigent l'air derrière la bulle afin de créer une zone de haute pression qui augmente la protection à haute vitesse et réduit les turbulences. Le flux d'air créé sur la face arrière de la bulle aide en effet à détourner le vent qui touche le pilote au-dessus de la bulle. Le confort sur autoroute s'en trouve singulièrement amélioré, tant pour le pilote que pour son passager.

Afin de s'approcher d'un confort idéal pour ce dernier, la selle lui offre une large surface d'assise doublée d'une paire de poignées de maintien en aluminium moulé, facilement accessibles de part et d'autre de la selle large et épaisse. S'y ajoutent d'élégants repose-pieds en aluminium qui proposent une position confortable pour les petits déplacements comme les grands voyages.

Définition des coloris

Les deux versions de la CBF600 bénéficient de coloris inspirés des tendances du continent. On trouve ainsi en premier lieu un argent métallique brillant commun aux deux versions et dont émane une impression de vitesse et d'agilité. Les autres coloris sont entièrement différents selon la version afin de mettre en relief les particularités esthétiques de chacune.

Débarassées de toute autre décoration que les marquages essentiels, les CBF revendiquent leurs coloris au maximum dans un esprit de sobriété et d'élégance.

Le moteur de la CBF est peint d'un gris métallique plus sombre que celui que l'on pouvait rencontrer auparavant, afin de s'accorder plus esthétiquement aux coloris de l'habillage.

Coloris

Semi-carénée

- Argent Métallique Force
- Gris Métallique Excalibur
- Bleu Perle

Naked

- Argent Métallique Force
- Noir
- Bleu Métallique Pôle Nord

Moteur

Compact et dynamique, le quatre cylindres en ligne refroidi par eau de la nouvelle CBF600 est pratiquement identique à celui qui propulse la populaire Hornet, elle-même ayant hérité du moteur de la CBR600F version 1998. Pour obtenir le comportement convivial exigé par la nouvelle CBF600, ce bloc a subi de nombreuses transformations afin de délivrer une puissance plus douce et plus accessible, que tous les utilisateurs pourront apprécier.

Alimenté par une rampe de carburateurs à dépression et boisseau plat de 34 mm, le moteur de la CBF600 a été modifié avec soin au niveau des conduits d'admission et du calage des arbres à cames pour fournir plus de puissance à bas et moyens régimes, mais aussi une grande plage d'utilisation. Les efforts des motoristes ont aussi été concentrés sur l'augmentation du couple à bas et moyens régimes, ce qui se traduit par une impression d'accélération omniprésentes. Que l'on conduise seul ou en duo, que l'on attaque une route de col, un bouchon ou l'autoroute, une simple rotation de l'accélérateur suffit à générer des sensations uniques. Pas besoin de jouer du sélecteur ou d'attendre que l'aiguille du compte-tours frôle la zone rouge, il faut juste ouvrir les gaz.

Transmission raccourcie

Pour tirer le meilleur parti possible des nouvelles caractéristiques du moteur, les rapports de transmission ont également été revus avec, notamment, une transmission finale plus courte par rapport à la Hornet pour plus de vivacité dans le trafic ou sur les voies rapides.

Système d'échappement propre

Le système d'échappement en acier inoxydable 4 en 2 en 1 se termine par un silencieux ovale dont émane une sonorité envoûtante. Pour compléter l'efficacité du système "Air Induction" qui injecte un flux d'air frais dans les conduits d'échappement afin d'assurer une combustion complète des gaz, le système est équipé de deux tubes revêtus de matériaux catalytiques qui réduisent de manière significative les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes (NO_x) et d'hydrocarbures

(HC) et permettent à la CBF600 de répondre ainsi très largement aux normes antipollution Euro 2.

Partie cycle

Les deux versions de la CBF600 sont construites autour d'une nouvelle génération de cadre de type Mono-Backbone, dérivé de la simple mais robuste structure à simple tube rectangulaire déjà utilisée sur les Hornet 600 et 900. Solide mais relativement légère, cette "poutre" en acier de 75 x 45 mm s'étend d'un seul trait de la colonne de direction jusqu'à la fixation inférieure des carters moteur. À l'avant, une paire de supports rectangulaires maintient fermement la culasse tandis qu'à l'arrière, des platines prennent en sandwich à la fois les fixations arrière du moteur et l'axe du bras oscillant pour créer un ensemble qui assure une rigidité optimale.

Fixée à la partie arrière du cadre, une boucle arrière conventionnelle en tubes rectangulaires supporte non seulement le pilote et son passager mais constitue un appui solide pour un éventuel top-case. De retour vers l'avant, le compact mais très efficace radiateur prend place sous la colonne de direction afin de garantir un refroidissement constant et d'optimiser la fiabilité, quelles que soient les conditions.

Suspensions de haute qualité

Les suspensions de la CBF600 ont été soigneusement choisies pour favoriser la facilité de conduite tout en se montrant parfaitement à la hauteur avec ceux qui mettent leurs qualités de pilote en pratique de temps à autre. À l'avant, une fourche à cartouche de 41 mm identique à celle que l'on trouve sur la Hornet offre un comportement rassurant pour les débutants tout en se montrant efficace avec ceux qui veulent tirer le maximum du potentiel de la CBF600.

Avec écartement des tubes de fourche de 204 mm et un guidon parfaitement positionné, la CBF600 est synonyme de manœuvres sans efforts. De quoi rassurer les pilotes de tous niveaux, des novices aux pilotes de compétition.

À l'arrière, le système de suspension bénéficie des développements menés sur les sportives de la dernière génération. Le large bras oscillant en tubes de 35 x 75 mm s'avère encore plus rigide et plus performant que le modèle précédent de 30 x 50 mm,

pourtant largement éprouvé en compétition. La nouvelle suspension de type Monoshock fait appel à un amortisseur HMAS à double chambre similaire à celui que l'on trouve sur de nombreuses sportives de la gamme. La précharge du ressort peut être réglée selon 7 positions différentes pour s'adapter à tous les types de routes et toutes les charges.

Roues et freins

Les jantes en aluminium de 17 pouces présentent un nouveau dessin séduisant et dynamique, en particulier grâce à une configuration qui fait appel à 6 branches en U. La roue avant reçoit le même pneumatique radial de 120/70ZR17 que celui utilisé sur la Hornet alors que la jante arrière accueille une large enveloppe radiale de 160/60ZR17 afin de garantir des performances optimales à haute vitesse et un comportement rassurant, spécialement pour les pilotes en phase d'apprentissage.

La puissance et la constance du freinage sont assurées à l'avant par un double disque de 296 mm pincé par deux étriers double piston et par des plaquettes en métal fritté. À l'arrière, le disque de 240 mm est freiné par un étrier simple piston monté directement sur le bras oscillant.

Version ABS pour un freinage efficace et parfaitement maîtrisé

Les deux versions de la nouvelle CBF600 sont aussi disponibles en version Deluxe équipée de ABS, offrant un sentiment de confiance supplémentaire grâce à la compacité et l'efficacité de l'antiblocage Honda. Tout comme le système actuellement installé sur le fameux scooter Silver Wing ABS, ce nouvel ABS autorise un freinage exceptionnellement doux et sécurisant dans les pires conditions, là où les pilotes de tous niveaux en ont le plus besoin.

Au cœur de ce système se trouve un modulateur ultra compact commandé par un servo moteur. Cet élément unique contrôle le fonctionnement conjoint des freins avant et arrière sous la direction d'une centrale électronique fonctionnant grâce à un microprocesseur de 16 bits.

Interrogeant les capteurs à effet Hall placés sur les étriers avant et arrière, la centrale électronique surveille en permanence la vitesse des roues. La plus petite amorce de glissement d'un pneumatique – détectée en mesurant la différence de

vitesse relative des roues avant et arrière – conduit la centrale électronique à déclencher le fonctionnement du modulateur et à stopper le glissement grâce à une succession extrêmement rapide de cycles de “relâchement/maintien/augmentation” de la pression hydraulique. La pression reste suffisante pour assurer une décélération tout en douceur et en progressivité, mais sans pour autant autoriser un glissement des roues et une perte de contrôle.

Cette toute dernière génération d’ABS Honda est tout simplement la plus simple et la plus efficace disponible aujourd’hui sur une moto, constituant un plus indéniable pour la nouvelle CBF600, dans le sens d’une conduite plus sûre et plus efficace. Grâce aux caractéristiques de l’ABS, le freinage déjà excellent de la CBF600 se trouve encore nettement amélioré, permettant une conduite plus confortable et plus sereine.

Quel que soit le coefficient d’adhérence du sol, qu’il s’agisse de bandes blanches ou de plaques métalliques, la maîtrise autorisée par l’ABS peut faire la différence, permettant au pilote d’être plus en confiance et en sécurité mais lui permettant aussi d’exploiter pleinement les qualités du système de freinage de la CBF600.

Comme sur les autres modèles équipés d’un tel système, la centrale électronique possède un programme d’auto-diagnostic qui contrôle en permanence les principaux composants électroniques et hydrauliques. Si un dysfonctionnement venait à être détecté, le système s’interrompt automatiquement tandis que le freinage reste utilisable de manière traditionnelle. Une diode rouge placée sur l’instrumentation informe alors le pilote de ce dysfonctionnement et de l’utilité d’une visite d’entretien.

Équipements optionnels

Les deux versions de la nouvelle CBF600 peuvent être équipées d'une bonne quantité d'accessoires et équipements optionnels développés spécialement par Honda Access Corporation. Cette liste d'équipements comprend entre autre :

- Un porte-paquet arrière avec poignées passager intégrées et points de fixation pour le montage d'un top-case.
- Un grand top-case construit en résine ABS grise et d'une capacité de 45 litres, suffisante pour transporter deux casques intégraux en toute sécurité. Cet accessoire dispose aussi d'un système de démontage rapide.
- Un élégant top-case de 35 litres capable de contenir, entre autres, un casque intégral. Les coloris de ce top-case sont accordés à ceux de la machine ; il dispose en outre d'un système pratique de démontage rapide.
- Un robuste sac de transport extensible qui facilite le transport et le rangement.
- Une sacoche de réservoir magnétique de 13 litres qui permet de conserver certaines choses à portée de mains.
- Un système d'alarme sonore AVERTO sensible aux vibrations. La CBF600 dispose d'origine d'un précâblage qui facilite l'installation de ce système.
- Un saute vent en polycarbonate légèrement teinté en gris et qui s'intègre parfaitement aux lignes de la version naked et offre une protection supplémentaire au pilote à haute vitesse.
- Un protège-réservoir autocollant en 3 parties qui évite les rayures dues aux fermetures à glissière.
- Un jeu de poignées chauffantes.
- Un antivol en U ultra-résistant conçu pour être transporté dans le logement aménagé sous la selle.
- Une housse ultra-résistante.
- Une béquille d'atelier qui prend appui sur le bras oscillant et facilite les opérations d'entretien.
- Des pièces d'habillage chromées qui agrémentent le compteur et le compte-tours sur la version « naked » (jeu de deux éléments).

Caractéristiques**CBF600 (type ED)****Moteur**

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	599,9 cm ³
Alésage x Course	65 x 45,2 mm
Rapport volumétrique	11,6 à 1
Puissance maxi.	57 kW à 10 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	58 Nm à 8 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 300 tr/min
Capacité d'huile	4,2 litres

Alimentation

Carburateur	4 carburateurs à boisseau plat 34 mm type VP
Filtre à air	Sec, cartouche papier
Capacité de carburant	19 litres (y compris témoin de réserve 3,5 litres)

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Calage de l'allumage	7° AvPMH (ralenti) ~ 45° AvPMH (11 500 tr/min)
Bougie	CR9EH-9 (NGK); U27FER9 (ND)
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V/6 AH
Alternateur	333 W
Phares	12 V 60 W (croisement); 55 W (route)

Transmission

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Entraînement	Mécanique par câble
Boîte	6 rapports
Réduction primaire	1 863 (82/44)
Rapports	1 2 928 (41/14)
	2 2 062 (33/16)
	3 1 647 (28/17)
	4 1 368 (26/19)
	5 1 200 (24/20)
	6 1 086 (25/23)
Réduction finale	2 866 (43/15)

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Simple poutre d'acier rectangulaire type Mono-backbone

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 170 x 765 x 1 100 mm
Empattement 1 480 mm
Angle de chasse 26°
Traînée 109 mm
Rayon de braquage 2,8 m
Hauteur de selle 785 mm (± 15 mm)
Garde au sol 130 mm
Poids à sec 191 kg (* 196 kg)
Poids tous pleins faits 215 kg (AV: 106 kg; AR: 109 kg)
Capacité de transport maxi. 180 kg
Poids en charge 404 kg (AV: 156 kg; AR: 248 kg)

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique de 41 mm, débattement 120 mm
Arrière Amortisseur Monoshock avec 7 réglages en précharge, débattement 125 mm

Roues

Type En aluminium coulé à 6 branches en U
Jantes Avant 17M/C x MT3.50
Arrière 17M/C x MT5.00
Pneumatiques Avant 120/70 ZR17M/C (58W)
Arrière 160/55 ZR17M/C (69W)
Pression Avant 250kPa
Arrière 290kPa

Freins

Type Avant Double disque hydraulique 296 x 4,5 mm avec étrier 2 pistons (*ABS) et plaquettes frittées
Arrière Simple disque hydraulique 240 x 5 mm avec étrier simple piston (*ABS) et plaquettes frittées.
*version ABS

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

Caractéristiques**CBF600S (type ED)****Moteur**

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	599,9 cm ³
Alésage x Course	65 x 45,2 mm
Rapport volumétrique	11,6 à 1
Puissance maxi.	57 kW à 10 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	58 Nm à 8 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 300 tr/min
Capacité d'huile	4,2 litres

Alimentation

Carburateur	4 carburateurs à boisseau plat 34 mm type VP
Filtre à air	Sec, cartouche papier
Capacité de carburant	19 litres (y compris témoin de réserve 3,5 litres)

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Calage de l'allumage	7° AvPMH (ralenti) ~ 45° AvPMH (11 500 tr/min)
Bougie	CR9EH-9 (NGK); U27FER9 (ND)
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V/6 AH
Alternateur	333 W
Phares	12 V 55 W x 2 (croisement); 55 W x 2 (route)

Transmission

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Entraînement	Mécanique par câble
Boîte	6 rapports
Réduction primaire	1 863 (82/44)
Rapports	1 2 928 (41/14)
	2 2 062 (33/16)
	3 1 647 (28/17)
	4 1 368 (26/19)
	5 1 200 (24/20)
	6 1 086 (25/23)
Réduction finale	2 866 (43/15)

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Simple poutre d'acier rectangulaire type Mono-backbone

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 170 x 765 x 1 230 mm
Empattement 1 480 mm
Angle de chasse 26°
Traînée 109 mm
Rayon de braquage 2,8 m
Hauteur de selle 785 mm (± 15 mm)
Garde au sol 130 mm
Poids à sec 197 kg (*202 kg)
Poids tous pleins faits 219 kg (AV: 109 kg; AR: 110 kg)
Capacité de transport maxi. 180 kg
Poids en charge 404 kg (AV: 156 kg; AR: 248 kg)

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique de 41 mm, débattement 120 mm
Arrière Amortisseur Monoshock avec 7 réglages en précharge, débattement 125 mm

Roues

Type En aluminium coulé à 6 branches en U
Jantes Avant 17M/C x MT3.50
Arrière 17M/C x MT5.00
Pneumatiques Avant 120/70 ZR17M/C (58W)
Arrière 160/55 ZR17M/C (69W)
Pression Avant 250kPa
Arrière 290kPa

Freins

Type Avant Double disque hydraulique 296 x 4,5 mm avec étrier 2 pistons (*ABS) et plaquettes frittées
Arrière Simple disque hydraulique 240 x 5 mm avec étrier simple piston (*ABS) et plaquettes frittées.
*version ABS

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