

2006 CBF 1000



4 cylindres en ligne de 998 cm³ dérivé de celui de la surpuissante CBR1000RR et spécialement adapté pour privilégier le couple à bas et moyens régimes et les accélérations.

La selle dispose également de 3 réglages en hauteur. Elle peut être relevée ou abaissée de 15 mm à partir des 795 mm d'origine pour s'adapter à tous les gabarits et permettre aux utilisateurs les plus petits de poser facilement les pieds au sol.



La suspension arrière Monoshock est associée à un robuste bras oscillant en acier et à un monoamortisseur

HMAS à hautes performances pour un comportement efficace sur tous les types de terrains.



Le double échappement en acier inoxydable délivre une sonorité agréable tout en limitant les rejets polluants grâce au système antipollution à catalyseur HECS3.

La version Deluxe ABS bénéficie d'un double système antiblocage combiné de dernière génération pour des performances de freinage efficaces et rassurantes dans toutes les conditions.



En faisant pivoter les supports de guidon de 180°, on peut l'avancer de 10 mm pour offrir plus de confort aux utilisateurs les plus grands.



Large demi-carénage aérodynamique offrant une excellente protection. La bulle propose deux hauteurs faciles à régler.



Les roues adoptent un dessin moderne et dynamique. Elles sont chaussées de pneumatiques radiaux hautes performances et freinées par un double disque de \varnothing 296 mm avec étriers 4 pistons à l'avant et un disque de \varnothing 240 mm avec étrier simple piston à l'arrière.

La fourche à cartouches de \varnothing 41 mm détermine un comportement dynamique à la fois agile, stable et confortable.

Léger et rigide, le cadre Mono-Backbone utilise le moteur comme un élément porteur pour une rigidité et un comportement optimal.

2006

CBF1000

INFORMATION PRESSE

Introduction

La gamme des grosses cylindrées Honda propose un large panorama des plaisirs de la moto, des hypersports telle que la CBR1000RR Fireblade aux authentiques machines de Grand Tourisme comme la Gold Wing ou la Pan-European. Parmi toutes ces catégories, celle des grosses cylindrées polyvalentes est surveillée par les amateurs avec d'autant plus d'attention qu'Honda s'est récemment illustré avec la commercialisation des CBF500, CBF600 et CBF600S, trois moyennes cylindrées répondant à cette description. Conçues pour faciliter l'accès des débutants aux avantages et au potentiel offerts par les grosses cylindrées, ces 3 CBF se sont aussi avérées en phase avec les exigences de motards plus expérimentés, en particulier les grands et les petits gabarits qui ont pu apprécier les avantages offerts par leurs selles réglables en hauteur et par les différentes possibilités d'écartement du guidon.

Ainsi équipées, les CBF étaient assurées de rencontrer un vif succès dans leur catégorie. Aussi, profitant de cette réussite et de l'expérience acquise à cette occasion, les ingénieurs se sont attachés à développer une machine encore plus complète, une grosse cylindrée offrant le charme et la facilité de conduite des « petites » CBF, mais avec des performances et des capacités sportives de haut niveau. Toutefois, plutôt que de choisir une voie extrême, il a été décidé dès les premiers stades du développement que cette nouvelle CBF devrait suivre les traces déjà inscrites en se montrant aussi modulable et facile à appréhender par tous les types d'utilisateurs. Ainsi, ses dimensions devaient rester contenues et ses performances accentuées là où l'on en aurait le plus besoin, autrement dit à bas et moyens régimes. Ces objectifs clairement définis, l'équipe en charge du développement de cette nouvelle machine s'est mise au travail pour aboutir à la création d'une grosse cylindrée capable de briller dans tous les domaines. Son nom ? CBF1000, simplement.

Concept

La nouvelle CBF1000 marque une nouvelle étape dans le programme Honda « Just Fit » qui vise à développer des machines simples, polyvalentes et accessibles à tous, à l'image des CBF600. L'accent a donc été mis sur la facilité de conduite et sur le potentiel de plaisir, l'idée étant de réaliser une machine excitante sans être intimidante, qui puisse satisfaire le plus grand nombre. Le programme « Just Fit » exigeait aussi que cette nouvelle machine sache conserver des dimensions raisonnables, qu'elle soit relativement compacte et facile à enjamber, avec un juste équilibre entre poids et taille de manière à inspirer confiance et permettre d'en garder le contrôle dans toutes les conditions.

Choisir le cadre autour duquel devait être construite cette machine fut relativement simple, la CBF600 avec son cadre MonoBackbone et ses suspensions polyvalentes étant considérés comme une excellente base de départ. Quelques renforts ont toutefois été apposés ici et là pour garantir que ce cadre pourrait supporter en toute sécurité des performances supérieures, sans compromettre ni sa géométrie ni son équilibre général. Une fois cet objectif atteint, restait à régler le cas du moteur...

Assez rapidement, c'est sur le bloc de la supersportive CBR1000RR que le choix des motoristes s'est porté, ces derniers choisissant toutefois de remettre totalement en question les orientations prises lors du développement de la Fireblade. De multiples études portant sur les attentes et les habitudes de conduite ont en effet mis en évidence le fait que de nombreux utilisateurs, et particulièrement ceux qui « montaient » en cylindrée, exigeaient une puissance maximale de leur moteur, même s'ils ne devaient en utiliser qu'une partie. Mais à l'inverse, beaucoup d'autres motards – et en particulier les « + de 30 ans » qui constituent une cible privilégiée pour la CBF1000 -, affirmaient préférer les sensations d'accélération associées à une position de conduite plus détendue et un comportement facile et polyvalent. Et l'on sait que ce type de sensations n'est pas le résultat d'une puissance haut perchée mais plutôt de cette notion toujours difficile à définir qu'est le couple.

Plutôt que de faire appel aux performances absolues dont est capable le moteur de la RR, les ingénieurs se sont donc concentrés sur les moyens d'en optimiser les qualités à bas régimes afin de rendre leur machine agréable et ludique au quotidien plutôt que surpuissante et agressive. Toutefois, l'excitation faisant partie des pôles d'intérêts de

tous les motards, une dose de sportivité et de « sauvagerie » a été volontairement conservée.

En plus d'un réel potentiel dynamique, la nouvelle CBF se devait aussi de posséder quelques éléments de confort qui la rendent encore plus polyvalente et agréable à l'usage. C'est pourquoi la solution d'un demi-carénage a été retenue de façon à garantir un haut niveau de protection au pilote et au passager tandis que les possibilités d'ajustement de la position de conduite inaugurées par CBF600 étaient reconduites.

Le freinage ayant toujours fait partie des priorités de Honda, la CBF1000 ne pouvait échapper au meilleur équipement disponible. Ainsi la version standard a t'elle été équipée d'un ensemble de trois disques hydrauliques avec étriers 2 pistons à l'avant, tandis qu'une seconde version « Deluxe » profite d'un système combiné CBS/ABS qui offre la meilleure efficacité de freinage disponible aujourd'hui sur le marché.

Enfin, pour respecter l'engagement constant de Honda en matière d'environnement, la nouvelle CBF reçoit un système HECS3 complet avec convertisseur catalytique et sonde à oxygène, un ensemble qui lui permet de répondre très largement aux normes Euro-3.

Plaisir de conduite, sécurité et attitude responsable vis-à-vis de l'environnement sont les « marques de fabrique » de tous les deux roues Honda, et toutes se retrouvent dans la nouvelle CBF1000.

Dessin

À la fois agréables et dynamiques, les formes de la CBF1000 dérivent étroitement de celles de la CBF600 et du concept qui avait été initialement formulé par les centres de design européens Honda. Bâtie autour d'un demi-carénage solidaire du cadre pour exalter les notions de sportivité et de performances tout en offrant un excellent niveau de protection, la CBF projette une image de force tranquille et de fiabilité.

Contrastant avec l'aspect purement mécanique du moteur, de l'échappement et des éléments de suspension, les contours fluides de l'habillage répondent aussi au concept du « Just Fit » cher à toutes les CBF. Bien qu'il soit indéniable que la CBF1000 se classe parmi les grosses cylindrées, son « volume » et ses dimensions ont été soigneusement maintenus aussi près que possible de ceux de la CBF600. Chaque courbe a donc été dessinée pour garantir un confort maximal associé à un comportement à la fois facile et rassurant. Quand à l'étroitesse de la selle et ses trois possibilités de réglage en hauteur, elles garantissent à tous les gabarits l'assurance de pouvoir facilement poser les pieds au sol, répondant ainsi à un point important du cahier des charges de la CBF1000 et du concept « Just Fit ».

Demi-carénage aérodynamique

Les formes aérodynamiques du carénage de la CBF1000 s'ajustent à celles du réservoir, l'ensemble adoptant toutefois des lignes plus marquées qu'elles ne l'étaient sur la CBF600. Un éclairage double optique à multirélecteur particulièrement efficace est intégré à ce carénage qui offre par ailleurs une protection de très haut niveau, y compris à haute vitesse.

De larges clignotants munis de lentilles translucides sont disposés de part et d'autre de l'habillage alors qu'à l'arrière est installé un nouvel ensemble optique monobloc, les lentilles également translucides des clignotants encadrant un large feu central.

Instrumentation intégrée

Derrière la bulle du carénage s'abrite une instrumentation monobloc intégrée, avec de larges compteurs entièrement électroniques. À l'intérieur du compteur de vitesse, on trouve également l'écran à cristaux liquides des deux totalisateurs partiels et

du totalisateur total, le compte-tours abritant quand à lui une montre digitale. Ces deux cadrans principaux sont encadrés, à droite par une jauge à essence et à gauche par une batterie de témoins lumineux – y compris ceux de l'injection, du système antidémarrage HISS et du témoin d'alarme d'ABS sur la version concernée.

Les commandes comprennent des leviers de freins et d'embrayage réglables, un nouveau maître-cylindre d'embrayage et, sur le commodo droit, une commande de feux de détresse. Comme sur la CBF600, la position du guidon peut être avancée vers l'avant de 10 mm en faisant pivoter ses supports en aluminium tandis que les tiges des rétroviseurs solidaires du carénage ont été allongées afin de les rendre plus efficaces.

Selle réglable en hauteur

Tout comme sur la CBF600, l'une des particularités principales de la CBF1000 est de disposer d'une selle à 3 réglages en hauteur. Inauguré par la ST1300 Pan-European - le fer de lance de la gamme Honda « Grand Tourisme »- ce système astucieux permet à chacun de personnaliser sa position de conduite en abaissant ou en rehaussant la hauteur de selle de plus ou moins 15 mm par rapport aux 795 mm de la position standard.

Comme sur les autres machines ainsi équipées, ce réglage ne se contente pas de monter ou de descendre la selle, il permet aussi de l'avancer ou de la reculer de 10 mm afin de satisfaire à toutes les exigences et correspondre à tous les gabarits. Ainsi, les plus petits utilisateurs peuvent-ils trouver une position plus proche du guidon et des repose-pieds pour un meilleur contrôle de la machine alors que les plus grands peuvent adopter une position plus confortable pour les jambes et les bras.

Ce réglage de hauteur de selle peut être facilement effectué en quelques minutes en utilisant une simple clef de type BTR : il suffit de démonter la selle pilote puis le support de selle avant de le réinstaller plus haut ou plus bas dans les orifices prévus à cet effet... Ce simple réglage suffit à transformer complètement la personnalité de la CBF et de la rendre encore plus accueillante et conviviale, quels que soient son gabarit ou son niveau d'expérience.

Bulle réglable

La CBF1000 dispose aussi d'une bulle qui peut être relevée de 40 mm afin d'offrir un supplément de protection appréciable aux personnes de grande taille, et ceci

en sachant que la CBF1000 offre déjà une position de conduite plus droite que celle de la plupart des machines de la catégorie Sport-GT. Des ouvertures pratiquées à l'avant du carénage dirigent un flux d'air dans l'espace situé entre la bulle afin de créer une zone de surpression qui augmente la surface de protection et réduit les turbulences, augmentant sensiblement le confort pour le pilote et le passager. Par ailleurs, un filet d'air dirigé directement à l'aplomb de la bulle participe à dévier le flux qui heurte la tête du pilote tout en limitant les phénomènes de condensation par temps froid.

Enfin, la sécurité et le confort du passager sont garantis par la présence de repose-pieds parfaitement positionnés et par deux poignées de maintien placées de part et d'autre de la selle.

Coloris

La nouvelle CBF1000 s'habille de 5 robes mettant toutes l'accent sur la séduction des formes et la qualité de la réalisation. On trouve tout d'abord un argent métallique qui met en exergue l'image d'agilité et de sportivité de la machine, suivi par un noir profond plus précieux, un bleu électrique et un vert métallique foncé plus classiques. Enfin, une très dynamique version spéciale orange métallique vient compléter cet ensemble.

Avec des graphismes réduits au minimum, la CBF joue la carte de l'élégance et de la force tranquille, un choix encore renforcé par la teinte gris foncée retenue pour le moteur.

Coloris

- Argent Métallique Quasar
- Noir Métallique Interstellar
- Bleu Candy Xenon
- Vert Métallique Highland
- Orange Métallique Bombay

Motorisation

Pour offrir le coffre et les performances que l'on est en droit d'attendre d'une grosse cylindrée, la CBF ne fait appel à rien que moins qu'au moteur de la phénoménale CBR1000RR Fireblade. Toutefois, si les caractéristiques d'origine de ce moteur restent parfaitement adaptées à la vocation et aux capacités de la Fireblade, on comprend aisément qu'elles ne correspondaient pas exactement aux souhaits des concepteurs pour une machine polyvalente et conviviale. Aussi, plutôt que de faire appel à la puissance exclusive requise pour un usage sportif, les motoristes de la CBF se sont appliqués à optimiser les performances à bas et moyens régimes, en particulier le couple.

Un couple optimisé

Pour beaucoup, le terme de « couple moteur » est un concept difficile à matérialiser, d'autant plus lorsque l'on sait que ce mystérieux couple peut être augmenté en réduisant la puissance absolue, ce qui semble être contradictoire au premier abord.

Ainsi, augmenter la puissance pourrait logiquement apparaître comme l'objectif premier de tout motoriste, comme si la multiplication des chevaux se traduisait automatiquement par une multiplication du plaisir de pilotage. Toutefois, ceci n'est pas systématiquement le cas, en particulier pour les multicylindres qui tendent à délivrer leur puissance maximale à hauts régimes comparativement aux motorisations mono ou bicylindres.

Plutôt que la puissance, c'est donc le couple qui représente la « vraie » puissance d'un moteur, celle que l'on attend lorsque l'on ouvre les gaz. Cette sensation d'accélération qui « pousse dans le dos » et « tire les bras » au fur et à mesure que le moteur prend ses tours est le signe tangible d'une valeur de couple importante, plus que celui d'une puissance élevée. En compétition, c'est au couple qu'une moto doit de sortir rapidement des virages et de s'extraire des faux plats. Sur route ouverte, c'est à ce même couple que l'on doit cette sensation de puissance brute et d'accélération. Et plus tôt on le ressent, plus l'excitation et le plaisir sont importants !

La zone de couple d'un moteur est également celle dans laquelle la plupart – si ce n'est la totalité - des utilisateurs passent leur temps puisque c'est assurément la plus excitante. La puissance à haut régime est donc intéressante pour les pilotes et ceux qui

conçoivent la moto à la limite, mais dans des conditions de circulation réelles, entre restrictions légales et environnement en changement permanent, c'est le couple qui compte pour éprouver cette sensation de force. C'est donc lui que les motoristes de la CBF se sont appliqué à optimiser au moment de développer leur propre version de ce moteur.

Des modifications ont donc été apportées aux conduits d'admission, au calage de l'allumage ainsi qu'à d'autres éléments fondamentaux afin d'abaisser de plusieurs milliers de tr/min les zones de puissance et de couple maximales. Simultanément, un profond travail a été accompli de manière à optimiser ces fameuses zones entre les bas et moyens régimes, là où elles seraient effectivement les plus utiles et les plus agréablement exploitées par la plupart des utilisateurs. Ainsi, bien que les valeurs de puissance et de couple de la CBF soient sensiblement plus basses que sur la CBR1000RR, elles sont atteintes bien plus bas dans la plage de régime pour un plaisir plus instantané et plus complet.

Le résultat se traduit par un sentiment de force et d'accélération omniprésent, qui fait davantage percevoir le moteur comme un gros bicylindre que comme un 4 cylindres en ligne, du moins à bas régimes. De fait, la nouvelle CBF1000 s'avère logiquement plus performante à mi-régime que n'importe quelle autre machine de sa catégorie, y compris celles affichant une cylindrée nettement supérieure. Une caractéristique qu'un simple essai ou un comparatif démontrera sans problème...

Système d'alimentation par injection optimisé

Dans la mesure où la nouvelle CBF1000 n'est pas conçue pour être pilotée dans les tours en permanence, son système d'alimentation n'exigeait pas la présence de la seconde rampe d'injecteur que l'on retrouve sur la double injection séquentielle de la Fireblade. La CBF1000 fait donc appel à une simple rampe d'injecteurs à 12 ajutages placés dans des venturis de 36 mm de diamètre pour une atomisation optimale du carburant. Ces venturis et des conduits d'admission de plus faible diamètre permettent d'augmenter la vitesse du flux d'air pour un remplissage plus efficace des cylindres, contribuant ainsi à augmenter le couple délivré par le moteur. Les collecteurs d'échappement présentent également un diamètre réduit pour favoriser la puissance et le couple à bas régimes.

Les autres modifications apportées au système d'injection comprennent l'adoption d'une nouvelle valve de contrôle d'air de haute précision. Gérée par la centrale

électronique du système PGM-FI, cette soupape fait automatiquement varier ou stoppe même carrément le volume d'air admis pour garantir des démarrages plus rapides et un fonctionnement plus doux dans les autres conditions, que l'on parle de départs à froid ou d'utilisation à haute altitude.

Parallèlement, de nouvelles durits d'alimentation en carburant en résine ont été installées directement au sommet des injecteurs, apportant une solution plus légère et plus simple par rapport aux anciens systèmes d'alimentation par tubes métalliques soudés utilisés jusqu'alors sur les injections moto.

Une autre modification significative est l'élimination du doigt d'allumage utilisé jusqu'à présent pour contrôler la position du vilebrequin et, par conséquent, celle des arbres à cames. Un nouveau système détermine les pics de dépression qui règnent dans les conduits d'admission des cylindres 1 à 3 pour les comparer ensuite à celle du cylindre n°4. De cette manière, la centrale peut déterminer avec précision le point mort haut au moment du temps d'admission de chaque cylindre. Ne faisant appel qu'aux performances de calcul de la centrale électronique, ce nouveau système s'avère plus simple et plus léger que le système à came qu'il remplace.

Double échappement

Réalisé en acier inoxydable, le système d'échappement de la CBF1000 se termine par une paire de silencieux ovales de grande capacité. Comme toutes les autres grosses cylindrées Honda distribuées en Europe, la CBF1000 est équipée de la dernière génération du système antipollution HECS3, celui-ci disposant d'une première cartouche catalytique de type 100 (40 cellules/cm² environ) suivi de deux autres cartouches de type 300 (120 cellules/cm² env.) placées à l'avant de chaque silencieux. Cet ensemble ne permet pas seulement de répondre aux exigences de la norme Euro-3 au niveau des rejets de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC) ou d'oxydes d'azote (NO_x), il les dépasse largement sans compromettre les performances.

Partie cycle

À l'image de la CBF600 avant elle, la CBF1000 est construite autour d'un cadre Mono-Backbone, une structure simple qui intègre le moteur comme un élément rigidificateur à part entière dans une configuration de type « Diamant » afin d'offrir une rigidité optimale et assurer un comportement sûr et agile. Comme sur les Hornet 900 et CBF600, ce cadre est constitué d'une robuste poutre rectangulaire centrale en acier courant de la colonne de direction jusqu'à l'axe de bras oscillant, des supports renforcés descendant de la zone de la colonne de direction pour venir maintenir le bloc-moteur. À la base de cette poutre, une paire de platine en aluminium moulé enserre à la fois les fixations inférieures du moteur et l'axe du bras oscillant, procurant une rigidité et un contrôle optimal dans toutes les conditions.

Au final, les dimensions majeures de la CBF1000, y compris son empattement, son angle de chasse ou sa traînée, restent pratiquement identiques à celles de la CBF600. Seule la hauteur de selle apparaît différente, à peine 10 mm plus haute que sur la « petite » CBF.

Éléments de suspensions de hautes performances

Les éléments composant les suspensions de la CBF1000 ont été sélectionnés avec grand soin afin d'optimiser la facilité de conduite et le confort de pilotage pour tous, de ceux qui étreignent leur première grosse cylindrée à ceux, plus expérimentés, qui tireront le maximum des capacités sportives de la CBF. À l'avant, une fourche à cartouches de 41 mm de diamètre, similaire à celle de la Hornet et de la CBF600, garantit un haut niveau de confort tout en se montrant parfaitement efficace en utilisation sportive. Avec son entre-tube de 204 mm et son guidon réglable, la nouvelle CBF s'avère agile et manœuvrable, favorisant le sentiment de confiance que l'on éprouve rapidement à ses commandes. Une qualité qui ne manquera pas de séduire les débutants comme les motards chevronnés.

À l'arrière, le système Pro-Link profite de l'influence des recherches menées sur les modèles sportifs Honda. Son massif bras oscillant rectangulaire (35 × 75 mm) présente une excellente rigidité tandis que son amortisseur Monoshock réglable en précharge (7 positions) adopte une configuration HMAS à double chambre, identique à celle de nombreuses supersportives. Il en résulte un comportement à la fois incisif et

confortable dans toutes les conditions de roulage, des sorties « dynamiques » en solo jusqu'aux parcours touristiques en duo.

Roues et système de freinage

La CBF1000 adopte une paire de jantes à 6 bâtons de 17 pouces de diamètre. La roue avant chausse le même pneumatique radial de 120/70ZR17 que celui de la Hornet 900 alors que l'arrière reçoit une gomme relativement fine de 160/60ZR17, déjà utilisée par la CBF600 et qui garantit à la fois performances à hautes vitesses et adhérence optimale dans toutes les conditions.

Puissant et rassurant, le freinage avant est assuré par une paire d'étrier à 2 pistons opposés. Similaires à ceux que l'on trouve sur plusieurs sportives, ces étriers coiffent des disques flottants de \varnothing 296 mm via des plaquettes en métal fritté. À l'arrière, un disque de \varnothing 240 mm est freiné par un étrier simple piston classiquement monté sur le bras oscillant.

Version ABS/CBS

La nouvelle CBF1000 est aussi disponible dans une version « Deluxe » qui dispose d'un freinage optimisé puisque composé d'un système Combiné CBS (avec ses fameux étriers à 3 pistons) auquel s'ajoute l'efficacité rassurante d'un antiblocage ABS de dernière génération.

A l'image de celui de la Deauville, lorsque la pédale est actionnée, le système CBS qui équipe la CBF1000 actionne le frein arrière mais aussi le piston central de chaque étrier avant à 3 pistons, via une valve de répartition (PCV). Quand aux pistons extérieurs des étriers avant, ils sont actionnés classiquement par la pression exercée sur le levier droit. Simple et efficace, ce système assure un contrôle optimal du freinage tout en conservant intact le potentiel sportif de la machine.

En complément du CBS, la CBF1000 « Deluxe » bénéficie de l'exceptionnelle assurance apportée par un système antiblocage ABS similaire à celui qui équipe déjà la CBF600. Au cœur de ce système se trouve un modulateur ultra compact qui contrôle le fonctionnement des freins avant et arrière grâce à un calculateur électronique 16 bits. Surveillant en permanence une paire de capteurs à effet Hall installés sur les supports d'étriers, la centrale électronique calcule instantanément la vitesse de rotation de chacune des roues. La plus infime amorce de glissement d'un pneumatique – révélée

lorsqu'apparaît une différence de vitesse de rotation entre les roues - conduit la centrale à commander au modulateur électrique d'intervenir de manière extrêmement rapide (pas moins de 5 fois par seconde) sur la pression exercée par les étriers sur les disques. Ce cycle d'intervention du type « abaissement de la pression/maintien de la pression/augmentation de la pression » permet de maintenir une force de freinage optimale et de garantir une décélération progressive et efficace, sans blocage des roues.

Preuve tangible de l'engagement politique de Honda en matière de sécurité, ce système ABS Combiné s'avère être l'un des plus simples et des plus efficaces que l'on puisse actuellement trouver dans le monde des deux roues. Dans sa version ABS/CBS, la nouvelle CBF1000 offre donc des performances de freinage exceptionnelles, plus confortables et rassurantes que sur n'importe quelle autre machine équipée d'un système conventionnel. Sur des surfaces incertaines telles que les marquages au sol ou les plaques de métal humides, ce surplus d'efficacité peut s'avérer décisif, en particulier pour les nouveaux utilisateurs qui trouveront là une aide précieuse pour conforter leur expérience et exploiter en toute confiance le potentiel de freinage de leur machine.

Comme sur tous les autres modèles Honda équipés de l'ABS, la centrale électronique dispose d'un programme d'auto-diagnostic qui contrôle en permanence la bonne marche de tous les composants électroniques et hydrauliques. Si un dysfonctionnement vient à être détecté, le système se place automatiquement en mode standard (CBS seul) alors qu'un témoin lumineux au tableau de bord avertit l'utilisateur de la nécessité d'une visite de contrôle.

Équipements optionnels

Comme la majorité des autres modèles de la gamme Honda, la nouvelle CBF1000 peut être équipée d'un grand nombre d'accessoires et d'équipements optionnels. Conçus spécifiquement pour ce modèle par le département Accessoires Honda ou par des spécialistes soigneusement sélectionnés, ces équipements répondent aux mêmes normes de qualité que le produit d'origine. Exemples d'accessoires disponibles :

Transport

- Porte-paquet arrière avec poignées passager intégrées et système de fixation pour top-case optionnel.
- Top-case de 35 ou 45 litres disposant d'un système de montage/démontage rapide en plus du système de mobilité exclusif Honda qui favorise la stabilité à pleine charge. Le modèle de 45 l peut contenir 2 casques est livré aux coloris de la machine. Le modèle de 35 l est également disponible en version peinte aux coloris de la machine ou en version noire teintée dans la masse. Il peut recevoir deux jets ou un intégral.
- Le même choix de finitions est possible (couvercles teintés ou peints) pour les valises latérales de 29 litres qui accroissent la capacité de transport sans compromettre les lignes d'ensemble. Un jeu de valises de 33 l est également disponible, permettant d'abriter un casque intégral chacune.
- Jeu de sac avec poignée de transport réalisé aux dimensions du top-case et des valises.
- Sacoche réservoir magnétique de 13 litres de contenance.

Confort

- Jeu de déflecteur d'air à fixer sur les flancs du carénage pour accroître la protection des mains.
- Jeu de poignées chauffantes de nouvelle génération avec système de gestion de la tension intégré évitant les pannes de batterie.

Personnalisation

- Passage de roue argent métallisé protégeant l'amortisseur arrière des projections et ajoutant à l'image raffinée de la machine.

- Capot de selle facile à installer à la place du passager pour une image plus sportive. L'accessibilité à l'espace de rangement reste facile.
- Éléments d'habillage façon « carbone » pour l'instrumentation, le té de fourche supérieur, le bouchon de réservoir ou le carter d'embrayage.
- Protection de réservoir adhésive façon « carbone ».

Sécurité et protection

- Système d'alarme électronique anti-vibrations AVERTO avec sirène, compatible avec le précâblage électrique d'origine.
- Robuste antivol mécanique en « U » conçu pour être rangé sous la selle passager.
- Housse ultra-résistante.
- Jeu de housses de protection pour le top-case et les valises lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

Caractéristiques techniques**CBF1000 (type ED)****Moteur**

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	998 cm ³
Alésage x Course	75 x 56,5 mm
Rapport volumétrique	11 à 1
Puissance maxi.	72 kW à 8 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	93 Nm à 6 500 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 200 tr/min
Capacité d'huile	3,6 litres

Alimentation

Carburateur	Injection électronique PGM-FI
Venturi	36 mm
Filtre à air	Sec, cartouche papier
Capacité de carburant	19 litres (y compris témoin de réserve LCD à 4 litres)

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Calage de l'allumage	5° AvPMH (ralenti) ~ 45° AvPMH (7 500 tr/min)
Bougie	CR8EH-9 (NGK) ; U24FER9 (ND)
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V/8,6Ah
Alternateur	330 W
Phare	12V, 55 W x 1 (croisement) / 55 W x 2 (route)

Transmission

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Entraînement	Hydraulique
Boite	6 rapports
Réduction primaire	1,604 (77/48)
Rapports	1 2,714 (38/14)
	2 1,941 (33/17)
	3 1,579 (30/19)
	4 1,363 (30/22)
	5 1,217 (28/23)

	6	1,115 (29/26)
Réduction finale		2,687 (43/16)
Transmission finale		Chaîne à joints toriques #530
Cadre		
Type		Simple poutre d'acier rectangulaire type Mono-backbone
Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 176 x 827 x 1 175 mm
Empattement		1 483 mm
Angle de chasse		26°
Traînée		110 mm
Rayon de braquage		2,8 m
Hauteur de selle		795 mm (± 15 mm)
Garde au sol		130 mm
Poids à sec		220 kg (*228 kg)
Poids tous pleins faits		242 kg (AV : 118 kg ; AR : 124 kg) (*250 kg (AV : 120 kg ; AR : 130 kg))
Capacité de transport maxi.		195 kg
Poids en charge		242 kg (250 kg)
Suspensions		
Type	Avant	Fourche télescopique à cartouche ø 41 mm, débattement 120 mm
	Arrière	Pro-Link avec amortisseur HMAS à gaz réglable en précharge (7 positions), débattement 120 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 6 branches en U
	Arrière	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	160/60 ZR17M/C (69W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa

Freins

Type

Avant Double disque hydraulique flottant ø 296 x 4,5 mm avec étriers 2 pistons opposés (*étriers combinés à 3 pistons + ABS) et plaquettes frittées

Arrière Simple disque hydraulique ø 240 x 6 mm avec étrier simple piston (*étrier combiné à 3 pistons + ABS) et plaquettes frittées

*CBF1000 ABS

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