

CBF600

2008 Information presse



Introduction

Entièrement revue afin de répondre aux exigences et au style de conduite d'un nombre encore plus important d'utilisateurs, la nouvelle CBF600 2008 reprend la tête de la catégorie des roadsters de moyenne cylindrée forte de l'adoption d'un nouveau moteur compact et puissant issu de celui de la CBR600RR, d'un nouveau cadre en aluminium moulé et d'un style plus séduisant qui ne manquera pas de rallier les suffrages. Annonçant également un poids en baisse, des performances en hausse, des rejets limités et un comportement routier vif et sportif, la nouvelle CBF600 représente plus que jamais pour les motards confirmés comme pour les débutants le moyen de profiter sans limites des joies de la moto.

Lorsqu'elle est apparue en 2004, la CBF600 a imposé de nouveaux standards en termes de facilité d'accès et de plaisir de conduite. Son style séduisant et sa nouvelle approche 'Just Fit' visant à optimiser le confort grâce, entre autre, à une astucieuse selle réglable en hauteur, ont largement contribué à son succès auprès d'une large gamme d'utilisateurs.

Conçue pour offrir des performances satisfaisantes associées à un comportement facile et accessible, la CBF600 a su séduire à la fois les motards expérimentés à la recherche d'une machine polyvalente et fiable mais aussi les "presque" débutants désireux de monter en gamme après une première expérience en 125 cm³. Sans oublier, bien sûr, le grand nombre de femmes attirées par le caractère accessible de la CBF et qui ont ainsi pu ainsi prendre progressivement confiance dans leurs capacités.

Avec le temps, l'évolution du marché et le renforcement des normes environnementales ont progressivement appelé à une remise à niveau de la CBF600 du point de vue des performances et de la technologie. Par ailleurs, les demandes des utilisateurs en matière de confort et de performances se devaient d'être prises en compte. Avec l'objectif d'accroître son niveau de performances et sa facilité d'utilisation sans compromettre son style, les hommes en charge du développement de la CBF600 se sont attachés à moderniser et à rendre encore plus excitante ce standard, grâce à des composants moteur et châssis de dernière génération. Aujourd'hui, totalement refondue, affichant de nouvelles qualités de polyvalence et de confort, la CBF600 apparaît plus que jamais comme la machine idéale pour attirer un nombre encore plus important de motards débutants et confirmés. La nouvelle CBF600 ? Certainement l'un des meilleurs rapports qualité/prix disponible à l'heure actuelle sur deux roues.

Concept

En dessinant cette nouvelle génération de la très populaire CBF600, l'équipe en charge du développement a pris l'engagement d'obtenir des progrès significatifs dans les domaines des performances, de la facilité de conduite, du confort et de la compatibilité environnementale, tout ceci avec l'objectif avoué de séduire un plus grand nombre d'utilisateurs.

L'un des paramètres les plus importants pour parvenir à cet objectif est certainement le poids dont la réduction se traduit non seulement par des accélérations plus vives et plus excitantes mais aussi par un comportement plus facile et plus agile qui participe à la prise de confiance du pilote.

Toutefois, pour parvenir à cette réduction du poids aussi bien qu'à une limitation des émissions polluantes, une simple évolution de la CBF600 dans sa configuration actuelle ne pouvait suffire. Au contraire, il devenait impératif de doter la CBF d'un nouveau moteur et d'un nouveau châssis.

Équiper la CBF600 avec les technologies les plus récentes faisant partie des priorités majeures, les ingénieurs se sont logiquement tournés vers des modèles de dernière génération tels que les CBR600RR et CB600F Hornet. À ces machines particulièrement performantes, la CBF a d'abord emprunté leur 4 cylindres en ligne léger et compact. Ce nouveau moteur a ensuite été travaillé de façon à optimiser les performances à bas et moyens régimes tout en les rendant plus faciles à appréhender pour les débutants et plus amusantes à exploiter pour les experts.

Pour parvenir à réduire le poids et offrir un comportement plus facile, un tout nouveau châssis était également indispensable. Pour cela, les ingénieurs ont fait appel à la banque d'organes de la nerveuse CB600F Hornet, adaptant son cadre Mono-Backbone en aluminium aux exigences plus conventionnelles de la CBF.

En définitive, bien que son style caractéristique soit resté assez proche de celui du modèle précédent, pratiquement tout ce qui touche à la nouvelle CBF est nouveau, en particulier :

- Son nouveau moteur à injection, plus compact et plus léger, directement dérivé de celui des versions 2007 des CBR600RR et CB600F Hornet
- Son nouveau cadre en aluminium Mono-Backbone moulé en gravité pour un comportement plus incisif et un poids en baisse.
- Sa fourche à cartouches de \varnothing 41 mm avec réglage en précharge.
- Pour la version S, son demi-carénage plus fin, plus léger et offrant des lignes plus sportives.
- Sa version équipée d'un freinage antiblocage ABS/ Combiné pour un freinage optimal.
- Son système antidémarrage HISS.
- Son échappement répondant aux dernières normes antipollution européennes Euro-3.
- ...

Forte de toutes ces nouvelles caractéristiques, la CBF ne réussit pas simplement le pari d'offrir aux motards de tous niveaux le moyen de profiter facilement des plaisirs de la moto, elle encourage également ses utilisateurs à prendre confiance et à renforcer leur expérience, leur faisant prendre conscience jour après jour qu'ils ont fait le bon choix en choisissant une machine qui restera longtemps à leurs côtés.

Proposant des performances élevées mais exploitables en toute confiance, un comportement routier vif mais rassurant, une selle réglable en hauteur, deux systèmes de freinage différents et même le choix entre des versions carénées ou non, la CBF600 2008 offre tout ce que la plupart des motards attendent pour profiter pleinement de leur moto. La CBF représente aussi une parfaite alternative pour les novices, les utilisateurs occasionnels et tous ceux qui, revenant à la moto après quelques années d'absence, souhaitent jouir du plaisir de la moto à leur propre rythme. Avec son dessin aguicheur, ses performances excitantes et une facilité de prise en main inégalée, la CBF offre le meilleur à une large frange d'utilisateurs.

Style

Suivant au plus près le concept initial 'Just Fit', la CBF600 2008 habille ses formes allégées d'un style tout à fait européen. En version non carénée, elle projette une puissante image de simplicité fonctionnelle et de grande facilité de conduite. Reprenant une grande partie des lignes et des proportions du modèle précédent, la « naked » reste un standard qui ne manque pas de séduire par l'accent porté aux performances ainsi qu'au plaisir de conduite. La version semi-carénée présente quand à elle des formes élégamment intégrées qui offrent un haut niveau de protection et un excellent confort tout en contrastant avec l'aspect mécanique et fonctionnel du nouveau moteur.

Habillant avec élégance la partie supérieure de ce nouveau moteur, la tête de fourche redessinée offre une forme plus fine et visuellement plus légère qui confère à la version S une forte impression de vitesse et de facilité. Contribuant à cette impression tout autant qu'aux performances générales, de nouvelles prises d'air pour le système d'admission ont été aménagées dans les flancs du carénage, lequel dévie efficacement l'air autour du pilote et contribue à la neutralité du comportement routier à haute vitesse. Inchangée par rapport à la version précédente, une paire d'optique à multiréflexeur trouve sa place avec élégance au centre de ce carénage. Comme par le passé, la CBF600S dispose d'une bulle réglable en 2 positions, qui peut être remontée de 50 mm afin d'offrir une protection supplémentaire aux pilotes de grande taille. Derrière cette bulle, on trouve une instrumentation redessinée qui accueille une nouvelle jauge de carburant ainsi que de nouveaux témoins pour le système HISS, le système d'alimentation par injection ou le système de freinage ABS.

Joliment associé aux lignes du carénage, le réservoir de carburant profite de ses 20 litres de contenance et de la faible consommation du moteur à injection pour proposer une autonomie en nette augmentation.

Selle à triple réglage en hauteur

La nouvelle CBF600 reprend la même selle à 3 réglages en hauteur que l'on connaît depuis l'origine, une selle qui permet à de nombreux utilisateurs d'adapter leur machine à leur gabarit et à leurs exigences de conduite. En position basse, cette selle confortable permet aux pilotes de petite taille et à ceux qui manquent d'expérience de trouver un appui facile et rassurant au sol. En revanche, pour les utilisateurs de plus grande taille, la position supérieure s'avère plus reposante. Parmi les évolutions apportées à la nouvelle CBF, cette selle figure en bonne place avec une partie avant plus souple, plus fine et plus arrondie pour un confort supérieur, en particulier pour les plus petits gabarits.

Le système de fixation de la selle est également entièrement nouveau, disposant de nouveaux tampons en caoutchouc intégrés afin de minimiser la transmission des vibrations vers le pilote. Enfin, la selle adopte également une sorte de joint qui dissimule l'espace qui se crée entre elle et l'arrière du réservoir, en particulier en position haute. Autre évolution attendue par ceux qui ont des petites mains, les leviers de frein et d'embrayage coudés qui permettent un accès plus facile et plus confortable à ces commandes.

Coloris

Que ce soit en version semi-carénée ou en version naked, les nouveaux coloris de la CBF600 expriment un sentiment de calme et d'assurance qui s'accorde parfaitement au comportement de la machine.

Un noir brillant ouvre la voie, affichant un style cosmopolite par sa grâce et sa simplicité. Vient ensuite un superbe rouge qui accentue les lignes de la CBF tandis qu'un argent métallique projette une image moderne de vitesse et d'agilité.

Le moteur de la CBF est quant à lui revêtu d'un argent métallique qui souligne avec éclat la compacité et le modernisme de ses formes tout en complétant avec bonheur les lignes de l'habillement.

Avec des marquages limités au strict minimum, la CBF600 exprime au final une image d'élégance discrète qui ne manque pas de séduction.

Coloris

- Noir Pearl Nightstar
- Rouge Pearl Siena
- Argent métallique Quasar

Motorisation

L'une des particularités des performances revendiquées par la CBF600 depuis son apparition est de faire la part belle à des accélérations fortes et progressives qui se manifestent à chaque rotation de la poignée des gaz, que l'on soit seul ou que l'on voyage avec passager et bagages. La nouvelle CBF 2008 reçoit la dernière génération des moteurs Honda de moyenne cylindrée sous la forme d'une version modifiée du 4 cylindres en ligne à injection vif et puissant qui propulse actuellement les CBR600RR et CB600F Hornet.

Moteur de 600 cm³ plus compact et plus léger

Issu de la dernière génération des blocs de moyenne cylindrée Honda, le propulseur de la nouvelle CBF est l'un des plus compacts et des plus courts de sa catégorie. Modifié pour plus de présence à bas et moyens régimes, ce moteur monte en régime avec force et facilité tout au long d'une plage de puissance très étendue pour délivrer des accélérations dynamiques et instantanées. Le renforcement des valeurs de couple à bas régimes représente par ailleurs une aide appréciable à destination des utilisateurs les moins expérimentés en permettant des accélérations franches sitôt que l'embrayage est relâché. Même la sonorité du système d'échappement a été modifiée, désormais plus profonde et exprimant davantage l'impression de puissance.

En parallèle à de meilleures performances et à un rapport poids/puissance en progression, la petite taille et le poids réduit de ce moteur contribuent de manière importante à la nouvelle répartition des masses revendiquée par la CBF, répartition qui se traduit par un comportement plus réactif qui facilite le contrôle et augmente en conséquence le plaisir de conduite.

Partie-cycle

Nouvelle alimentation injection PGM-FI

Le moteur de la CBF600 est également équipé du très moderne système d'alimentation par injection électronique Honda PGM-FI qui autorise tout à la fois une puissance immédiate, un contrôle plus précis des gaz et une plus grande douceur lors des changements d'allure. Le fameux système de catalyseur avec sonde à oxygène développé par Honda est également associé à l'injection, une cartouche catalytique de type « 300 cellules » étant intégrée à l'avant du large silencieux réalisé en acier inoxydable afin de ramener les rejets polluants à des niveaux bien inférieurs à ceux exigés par les normes Euro-3, sans pour autant sacrifier aux performances.

Boîte 6 rapports

Pour accentuer l'impression de couple à bas et moyens régimes, la boîte de vitesse de la CBF600 a été équipée de rapports de troisième, quatrième et cinquième raccourcis par rapport à ceux de la CBR600RR. Cette évolution se traduit par des accélérations plus vives et plus fortes mais aussi par une plus forte impression de puissance à la moindre action sur la poignée des gaz.

Les changements de rapports sont également plus doux et plus faciles grâce à un repositionnement de la commande de sélection par rapport à ce que l'on peut trouver sur la CBR600RR.

Nouveau cadre Aluminium Mono-Backbone

La CBF600 2008 est construite autour d'un nouveau cadre de type Mono-Backbone réalisé en aluminium selon la technique du moulage en gravité, un cadre identique à celui inauguré par la version 2007 CB600F Hornet. Formée de 3 grandes pièces moulées (la colonne de direction, l'ossature supérieure et les supports de bras oscillant) soudées ensemble, cette structure simple et légère intègre le moteur comme un élément porteur à part entière pour constituer une configuration « diamant » classique. Ce nouveau cadre aluminium s'avère également nettement plus résistant et plus rigide, déterminant ainsi un comportement plus incisif lors des changements de direction.

La boucle arrière en tubes d'acier carrés est solidement réalisée de façon à supporter l'adjonction de valises latérales et d'un top-case. Pour un meilleur confort, de nouvelles masselottes anti-vibrations ont été apposées sur les repose-pieds tandis que l'axe de béquille centrale a été repositionné et son ergot modifié afin de limiter l'effort nécessaire pour placer la CBF sur sa béquille.

Suspensions efficaces et rassurantes

Le système de suspension de la CBF600 a été choisi avec soin afin d'optimiser la facilité de conduite pour les utilisateurs les moins expérimentés tout en offrant un contrôle parfait à ceux qui apprécient de pouvoir hausser le rythme de temps à autre. À l'avant, la fourche à cartouches de 41 mm de diamètre s'avère efficace et rassurante tout autant pour les débutants que pour ceux qui peuvent tirer pleinement parti du potentiel de leur CBF. Cette fourche dispose par ailleurs d'un système de réglage de la précharge, réglage facilement accessible au sommet des tubes plongeurs.

À l'arrière, la nouvelle CBF dispose de l'excellent système de suspension Monoshock qui supporte un bras oscillant en acier caissonné rallongé de 46 mm pour un comportement plus sécurisant en courbe, en particulier lorsque la machine est chargée. Le robuste amortisseur HMAS à double chambre garantit un comportement routier tout à la fois confortable et précis, que l'on s'attaque à une succession de petits virages ou que l'on affronte l'autoroute avec passager et bagage. Cet amortisseur offre également 7 positions de réglage de la précharge afin de s'adapter à tous les types de routes et à toutes les conditions de charge.

Roues et freins

La CBF600 2008 roule sur les mêmes jantes de 17 pouces et sur les mêmes pneumatiques radiaux qu'à ses débuts en 2004. Cette combinaison assure à la fois d'excellentes performances à haute vitesse et un contrôle rassurant pour ceux qui manquent encore de pratique.

La version standard de la CBF600 fait preuve d'excellentes qualités de freinage grâce à sa paire d'étriers avant à double piston associée à des plaquettes en métal fritté ainsi qu'à des pistes flottantes de \varnothing 296 mm dont la fixation sur les moyeux par l'intermédiaire de 6 frettes participe à la réduction du poids non suspendu. À l'arrière, le disque de \varnothing 240 mm est efficacement freiné par un étrier monopiston compact, associé au bras oscillant de manière conventionnelle.

Version avec antiblocage ABS hautes performances

La nouvelle CBF600 est aussi disponible dans une configuration ABS/Combiné qui ajoute à la puissance rassurante du désormais classique système Combiné toute la douceur et l'efficacité d'un système antiblocage ABS de dernière génération. Visuellement, la seule différence majeure entre les versions standard et ABS se trouve dans les étriers, les modèles standard à double piston étant remplacés sur la version ABS par des modèles à 3 pistons de couleur or. Les roues de la version ABS se distinguent également par la présence, coté droit, des couronnes de capteurs qui permettent le fonctionnement de l'ABS.

La partie antiblocage ABS fonctionne comme celle de tous les autres modèles Honda ainsi équipés. Lorsque l'on freine sur une surface glissante, ce système hautement sophistiqué réagit à la plus infime variation de vitesse relative entre les deux roues, contrant le blocage avant même qu'il n'intervienne. Agissant avec précision, le système maintient juste assez de pression dans le circuit hydraulique pour assurer une décélération douce et puissante, avec une efficacité qui ne manque pas de rassurer chacun quand à ses capacités à freiner rapidement et en toute sécurité dans les conditions les plus difficiles.

La version à freinage ABS/Combiné associe la pédale de frein arrière au piston central de l'étrier avant droit (qui comporte 3 pistons), de façon à procurer une répartition optimale de la force de freinage, en particulier lorsque le frein arrière est utilisé seul et avec fermeté. Un dispositif de temporisation intégré assure par ailleurs qu'une action mesurée sur le frein arrière, comme cela arrive souvent lorsque l'on aborde un virage, n'entraîne pas ou peu d'effet sur le frein avant. En revanche, une pression plus importante appliquée sur le frein arrière se traduit par juste assez de freinage à l'avant pour permettre une répartition optimale entre avant et arrière et, en conséquence, un freinage progressif et toujours sous contrôle. Les 5 autres pistons des étriers avant sont quant à eux actionnés de manière conventionnelle par le levier, offrant une puissance de freinage élevée, capable de répondre aux capacités sportives de la CBF.

Équipement

Système antidémarrage HISS

Comme la plupart des modèles Honda de grosse cylindrée, la nouvelle CBF600 peut compter sur la présence du système antidémarrage HISS qui s'appuie sur un dispositif électronique particulièrement efficace pour empêcher que le moteur ne soit mis en route en l'absence de l'une des deux clefs d'origine, offrant ainsi une protection bienvenue contre certains types de vols.

Conçue pour désactiver le moteur au cœur même du système d'allumage, le système HISS ne peut être contourné en court-circuitant l'allumage ni en remplaçant le contacteur principal. A noter que cet équipement bénéficie de l'homologation SRA pour la France et Thatcham pour la Grande Bretagne.

Équipements optionnels

Honda Access Europe N.V. propose une longue liste d'accessoires et d'équipements afin d'accroître encore l'impact esthétique et le potentiel routier de la nouvelle CBF600. Cette liste comprend notamment :

- Un robuste porte-paquet noir avec poignées passager intégrées et points d'accroche pour un top-case optionnel.
- Un top-case de 45 l décliné dans les coloris de la machine et capable de contenir deux casques intégraux. Ce top-case, équipé d'un dossier passager et d'un système de démontage rapide, peut être facilement installé sur le porte-paquet.
- Un jeu de deux accoudoirs en polyuréthane à installer sur le top-case pour accroître le confort du passager.
- Un top-case de 35 litres de capacité, facilement détachable et également proposé dans les coloris de l'habillage. Ce top-case peut contenir un casque intégral ou deux modèles de type jet. Il s'installe sur un support en plastique injecté.
- Un jeu de valises latérales spécifiques et déclinées dans les coloris de l'habillage. Disponibles en version 29 et 33 litres.
- Un robuste sac extensible conçu pour s'adapter au top-case et faciliter ainsi le transport des bagages.
- Un jeu de deux robustes sacs en nylon conçus pour faciliter le transport des bagages dans les valises latérales. Capacité de 16 litres avec une poche frontale agrémentée d'un emblème « Honda Wing ».
- Une très pratique sacoche réservoir magnétique de 13 litres de capacité. Peut contenir des éléments au format A4.
- Une alarme de type AVERTO avec détecteur de mouvement, sirène et batterie de secours. Le mode de faible consommation en veille protège la batterie d'une éventuelle décharge.

- Un saute-vent en polycarbonate teinté gris clair, conçu pour coiffer l'optique de la CBF600 naked et assurer un surcroît de protection au pilote à haute vitesse.
- Une protection de réservoir adhésive conçue pour éviter les rayures.
- Un jeu de poignées chauffantes avec réglages de la température et circuit de protection de la batterie.
- Un robuste antivol en U conçu pour trouver place dans le compartiment aménagé sous la selle passager.
- Un filet élastique qui assure les bagages lorsqu'ils sont transportés sur la selle passager ou sur le porte-paquet.
- Une robuste housse de protection extérieure contre les UV et la pluie.
- Un jeu d'éléments chromés destiné à habiller l'instrumentation de la version Naked (compteur + compte-tours).

Caractéristiques

General	
Modèle	CBF600
Type du modèle	type ED
Moteur	
Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	599 cm ³
Alésage x Course	67 x 42,5 mm
Rapport volumétrique	11,6 à 1
Puissance maxi.	57 kW à 10 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	59 Nm à 8 250 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 300 tr/min
Capacité d'huile	3,5 litres
Alimentation	
Carburant	Injection électronique PGM-FI
Diamètre de passage	32 mm
Filtre à air	Sec, cartouche papier
Capacité de carburant	20 litres (y compris témoin de réserve à 4 litres)
Système électrique	
Allumage	Numérique avec avance électronique
Calage de l'allumage	4° AvPMH (ralenti) ~ 60° AvPMH (12 000 tr/min)
Bougie	CR8EH-9 (NGK); U24FER-9 (ND)
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V / 8,6 Ah
Alternateur	333 W
Phares	12 V/ 60 W x 1 (croisement) / 55 W x 1 (route)
Transmission	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Entraînement	Mécanique par câble
Boîte	6 rapports
Réduction primaire	2,111 (76/36)
Rapports	1 2,750 (33/12)
	2 1,938 (31/16)
	3 1,556 (28/18)
	4 1,304 (30/23)
	5 1,150 (23/20)
	6 1,042 (25/24)
Réduction finale	2,625 (42/15)
Transmission finale	Chaîne à joints toriques
Cadre	
Type	Mono-backbone ; en aluminium moulé par gravité

Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 160 x 765 x 1 110 mm
Empattement		1 490 mm
Angle de chasse		26°
Trainée		110 mm
Rayon de braquage		2,8 m
Hauteur de selle		785 mm (± 15 mm)
Garde au sol		130 mm
Poids tous plein faits		213 kg (AV: 103 kg; AR: 110 kg), *218 kg (AV: 105 kg; AR: 113 kg)
Capacité de transport maxi.		195 kg
Poids en charge		417 kg (AV: 144 kg; AR: 273 kg), *417 kg (AV: 144 kg; AR: 273 kg)
Suspensions		
Type	Avant	Fourche télescopique ø 41 mm réglable en précharge, débattement 120 mm
	Arrière	Monoamortisseur réglable en précharge (7 pos.), débattement 125 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 6 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 6 branches
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 (*étriers 3 pistons combinés, ABS) et plaquettes métal frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 x 5 mm avec étrier simple piston (*ABS) et plaquettes métal frittées

* Version Combiné/ABS