CRF

MODÉLES DE COMPÉTITION **2021**

HONDA

honda.ca

CRF150R EXPERT

Excellente centralisation de masse

Le moteur de 149 cm³ bénéficie d'un régime ultra-élevé et sa conception unique Unicam à 4 soupapes lui confère des dimensions très compactes et une excellente centralisation des masses pour des changements de direction sans effort au sol ou des changements d'altitude dans les airs. Roulez avec confiance en toute circonstance.

La puissance quand vous la voulez

Le piston à jupe courte et le volant moteur léger signifient que le moteur de la CRF-R grimpe très vite dans les tours — la puissance « frappe » immédiatement, sans attente.

Température de fonctionnement du moteur constante

Le refroidissement liquide et la chemise de cylindre à revêtement Nikasil contribuent à prolonger la vie du moteur. Le radiateur en aluminium léger du système de refroidissement réduit le poids et contribue à assurer que la température de fonctionnement du moteur demeurera constante, même si vous « poussez fort ».

Réponse plus immédiate

Le carburateur de 32 mm FCR à boisseau plat dispose d'une pompe d'accélération pour offrir une réponse plus rapide à la commande des gaz. Allez-y, utilisez l'avantage du quatre-temps pour prendre les commandes dès le départ.

Démarrage facile - même à froid

Bien que le moteur quatre-temps soit difficile à caler, il est agréable de savoir qu'un système de décompression automatique rend les démarrages faciles, à chaud comme à froid.

Maximum de puissance disponible

L'allumage numérique CDI sans entretien, dispose d'uncapteur de l'angle d'ouverture des gaz. Ainsi la courbe d'allumage peut être configurée pour un maximum de puissance à chacune des positions de la commande d'accélération.

Excellente performance

Cadre léger en acier à haute résistance avec des tubes de grand diamètre offre une excellente performance entournant et contribue à vous maintenir en trajectoire rectiligne à travers les bosses.

Confort de pilotage et traction

La fourche inverse Showa à cartouche de 37 mm comporte des réglages indépendants en compression et en détente. La conception à faible frottement de la fourche permet à la roue avant à suivre mieux les petites inégalités de surface sans perdre de traction.

Précision supérieure en virage

Les brides de fourches supérieures et inférieures larges en aluminium retiennent les tubes de fourche de façon rigide et les positionnent à distance pour vous donner une précision et un contrôle améliorés en virage.

Confortable sur tous les terrains

La suspension arrière Pro-Link[MD] dispose d'un monoamortisseur Showa entièrement réglable qui aide à absorber efficacement tout ce que la piste ou le sentier viennent lui présenter.

Commande d'assistance électronique de départ d'HRC

Il s'agit d'un programme spécial d'unité de commande électronique : appuyez sur le sélecteur de mode, maintenez l'accélérateur ouvert, libérez l'embrayage et laissez la motocyclette s'occuper du reste. Vous serez en tête dès le premier virage. Avec cette moto, tous vos départs seront réussis!

Démarrage électrique

Munie d'un démarreur électrique facile à utiliser. Pratique et léger, c'est un net avantage si vous devez redémarrer la moto dans le feu de l'action.

Cartographie du moteur pour chaque rapport

Incroyablement intelligent: ce modèle dispose d'une unité de commande électronique avec une cartographie du moteur spéciale pour chaque vitesse. Aucune concession n'est permise dans cette catégorie, nous avons donc conçu nos moteurs pour fournir une puissance optimale pour chaque choix de vitesse.

Bouton de sélection du mode moteur

Ce simple bouton monté sur le guidon vous permet de sélectionner la puissance du moteur à la pression du pouce. Il permet de choisir entre trois réglages : normal, confort et agressif, selon les conditions de la piste.

Configuration de moteur à double arbre à cames en tête (DACT)

La configuration de moteur à double arbre à cames en tête (DACT) est caractérisée par une conception unique du culbuteur-galet de came. Jumelées au reste de l'architecture du moteur (alésage et course, voie d'admission, piston et plus), ces caractéristiques procurent plus de puissance et une révolution supérieure.

Soupapes d'admission et d'échappement en titane

Lorsqu'il s'agit d'un moteur à haut régime avec masses à mouvement alternatif, la légèreté est de mise. Voilà pourquoi ce modèle est doté de soupapes d'admission et d'échappement en titane. Qui plus est, l'angle de la soupape est hyper étroit, à 20,5 degrés (inclus). Pour compléter le tout, le modèle est muni de ressorts de soupape ovales et de culbuteurs enduits de carbone sous forme de diamant amorphe.

Amélioration du débit d'admission et d'échappement

La conception de la culasse de cylindre à DACT a permis à nos ingénieurs de redresser l'admission et l'échappement de la moto. L'admission est plus courte et à peu près droite, et l'échappement s'écoule plus efficacement. Aucun athlète ne peut gagner un sprint en retenant son souffle, et il en est tout autant du moteur de votre moto. Vous obtiendrez à la fois plus de puissance et une meilleure réponse de l'accélérateur.

Grand alésage et courte course

L'alésage de 79 mm et la course de 50,9 mm ont permis à nos ingénieurs de concevoir un moteur à haut régime qui offre assez d'espace pour de grandes soupapes. Le moteur respire et tourne à haut régime – deux facteurs essentiels pour développer de la puissance.

Système d'échappement double

Léger et compact, le système d'échappement double est positionné à proximité et en bas du cadre pour alléger l'arrière et alourdir le centre de la moto et, ainsi, en améliorer la maniabilité. Cela permet aussi un meilleur débit d'air, ce qui se traduit par une plus grande puissance.

Gestion totale de la circulation d'air

La gestion totale de la circulation d'air demande de porter une attention scrupuleuse à l'efficacité avec laquelle l'air passe par l'admission, le moteur et l'échappement. En éliminant les pertes, on développe plus de puissance dans l'ensemble de la moto. Mieux encore? C'est de la puissance motrice gratuite – il ne suffit que d'une moto soigneusement conçue.

Piston à calotte interne en pont

Conçu pour fonctionner avec le nouveau profil de came et la forme de la chambre de combustion, il apporte la touche finale au moteur haute performance. Sa conception à calotte interne en pont comprend une structure de renforcement entre les jupes et les coussinets d'axe, ce qui procure la révolution supérieure.

Rayons de tuyaux à courbes graduelles

Remarquez comment les deux tuyaux d'échappement font des courbes graduelles à grand rayon hors du moteur, puis retournent directement vers les silencieux sans changement d'angle brusque. Sortir l'échappement du moteur tout en maintenant une longueur d'échappement calibrée est la clé de la puissance, et la faible masse des tuyaux et la conception à double silencieux optimisent le centre de gravité pour une maniabilité améliorée.

Conception et matériaux de l'embrayage

L'embrayage est composé de deux types de matériau de friction. Pourquoi? Parce que l'embrayage peut supporter la puissance accrue du moteur sans être plus gros. La légèreté du poids en rotation est directement liée à la vitesse de révolution du moteur.

Batterie d'accumulateurs au lithium de phosphate de fer

Tout comme les autres composantes de la moto, la batterie au lithium-ion est à la fois ultralégère et hautement performante. En fait, son poids fait moins de la moitié d'une batterie d'accumulateurs au plomb traditionnelle.

Pompe de récupération d'huile du moteur

Une pompe spéciale de récupération d'huile est profondément dissimulée dans le moteur, et, bien que vous ne la voyiez pas, elle contribue à la conception compacte de la moto.

Lubrification de moteur/transmission partagée

La moto est dotée d'un système de lubrification de moteur/transmission partagé. Pourquoi? La combinaison des deux systèmes permet de réduire le poids et de rendre le moteur plus compact, surtout lorsqu'il s'agit de placer l'arbre à cames du côté droit et l'embrayage si près l'un de l'autre.

Système d'injection à double pulvérisation

Le système d'injection de la moto effectue deux pulvérisations par cycle d'admission. Cette caractéristique favorise l'atomisation du carburant sans l'ajout du poids ou de la complexité d'un second injecteur. Une meilleure atomisation du carburant se traduit par une puissance accrue à régime moyen et supérieur – vous le sentirez dès que vous enfourcherez la moto.

Profils de cames

Grâce aux efforts directs de notre équipe d'HRC, nous avons modifié les profils des cames afin d'assurer leur fonctionnement avec les nouvelles soupapes. Vous devriez sentir une puissance et un effet de couple accrus dans la partie inférieure, tout en profitant de la puissance de pointe de la moto.

Corps de papillon

Grâce à son tube venturi de 44 mm conçu pour accélérer le débit d'air, le corps de papillon de la moto procure un net avantage à faible régime. Vous en retirerez puissance et réactivité, sur-le-champ.

Révolution impressionnant

Avec notre conception à DACT et le moteur à gros pistons / faible course, la limite de régime est très impressionnante. Il en va de même pour la puissance et le couple de pointe.

Fourche à ressort Showa

La fourche Showa de 49 mm à ressort a été conçue pour favoriser la précision, la maniabilité et l'agilité de la suspension avant. De plus, le piston de 39 mm et la tige de 25 mm de diamètre contribuent à garantir un mouvement souple, tout en douceur.

Amortisseur arrière monté sur le cadre

Avec son amortisseur arrière monté sur le cadre, la moto est dotée à la fois d'un centre de gravité bas et d'un châssis stable.

Court bras oscillant

Le court bras oscillant la rend plus légère et favorise la traction de la roue arrière, ce qui est important compte tenu de la puissance déployée. La conception des bras oscillants procure une meilleure stabilité et maniabilité, tout en réduisant la masse non suspendue de la moto.

Disque de frein avant de 260 mm

L'énorme disque de frein avant mesure 260 mm, tandis que les freins arrière améliorés offrent une performance inégalée. Vous bénéficiez maintenant d'une excellente sensation de freinage et d'une disposition qui réduit le poids de la moto. Les protecteurs à disque de freins avant et arrière sont aussi offerts avec la moto.

Allure harmonieuse

Le design des carénages de carrosserie ne se contente pas de rendre la moto maniable, rapide et élégante. Il facilite aussi vos mouvements lorsque vous êtes aux commandes de la moto. Quoiqu'il n'y ait rien de mal à la maniabilité, à la rapidité et à l'élégance.

Faux cadre arrière

Le faux cadre est formé de longerons arrière extrudés qui permettent de réduire le poids de 20 % par rapport à la génération précédente. Et comme ce poids est éliminé de la partie supérieure de la moto, il contribue également à abaisser le centre de gravité.

Réservoir d'essence en titane

Dans la catégorie des motos de 250 cm^3, chaque gramme compte. Voilà pourquoi la CRF250R est équipée d'un réservoir d'essence en titane. Léger et robuste, il est également plus mince que son prédécesseur en plastique, ce qui libère plus d'espace et aide à centraliser la masse de carburant.†

Pneus MX3S de Dunlop MD

Conçus dans le cadre de la toute dernière technologie « block-on-block » de Dunlop[MD], les pneus MX3S de la CRF250R offrent une excellente rétroaction et complètent parfaitement le cadre et la suspension.†

Jonction siège/réservoir plate

La motocyclette dispose d'une jonction siège / réservoir plate, y compris un réservoir de carburant en titane. L'ergonomie améliorée facilite les déplacements en avant et en arrière sur la motocyclette, augmentant ainsi votre contrôle.†

Jantes noire

Elles ne vous aideront peut-être pas à aller plus vite, mais les jantes noires D.I.D.[MD] sont très attrayantes.

† particularité du modèle CRF250R

250RX

Réservoir d'essence haute capacité en résine

Pour les plus grandes boucles enduros, la CRF250RX est munie d'un réservoir d'essence de 8,5 litres.

Pneus Geomax de Dunlop MD

Les pneus Dunlop[MD] Geomax de la CRF250RX sont spécialement conçus pour les courses enduros. Les spécifications des pneus AT81 sont de 90/90-21 à l'avant et de 110/100-18 à l'arrière. Vous avez bien lu : la roue arrière de la CRF250RX mesure 18 pouces.

Béquille latérale

Les vraies motos enduros doivent être munies d'une béquille latérale, et celle de la CRF250RX est excellente. Dissimulée en haut et à l'écart, cette pièce en alliage forgé est un autre exemple de l'achèvement de la CRF250RX.

CRF450R Principales caractéristiques

Pedigree du championnat

Réinventée, repensée et revigorée. Afin de rendre la moto 450 couronnée trois fois au MX1 2020 encore meilleure, nous avons apporté des changements majeurs à presque tous les composants. Nous avons donc créé une moto plus légère et plus puissante conçue pour la conduite dynamique et offrant une meilleure maniabilité.

Ressentez la puissance

L'augmentation importante de la puissance de pointe (supérieure à 5 000 tr/min) s'accompagne d'un couple supérieur à bas régime grâce à un boîtier de filtre à air plus grand alimentant un nouveau corps de papillon de 46 mm. Cela permet d'améliorer l'efficacité de l'admission et de mieux utiliser la vaporisation latente dans les orifices d'admission. L'angle de l'injecteur a été modifié de façon importante : il est passé de 30 à 60 degrés. Il peut ainsi pulvériser du carburant jusqu'au papillon, ce qui améliore l'efficacité de l'admission, l'accélération et le refroidissement de la charge.

Embrayage hydraulique

Un puissant moteur exige un embrayage robuste. C'est pour cette raison que la mouture 2021 de cette moto est munie d'un embrayage hydraulique assurant des changements de vitesse tout en douceur. Le retrait du câble améliore la maîtrise et facilite l'utilisation du levier (la traction du levier est maintenant plus légère de 10 %), en plus d'offrir un dégagement suffisant pour le levier lors de conditions de conduite difficiles. La capacité d'embrayage a été augmentée de 27 % et l'embrayage est muni d'un plateau et d'un ressort supplémentaires pour aider à maximiser le transfert de puissance et la durabilité. Pour couronner le tout, le patinage a été réduit de 85 % en puissance de pointe.

Démarreur électrique

Utiliserez-vous un démarreur au pied? Peut-être pour démarrer votre vieille moto, mais pas pour cette moto-ci. En éliminant complètement le démarreur au pied, nos ingénieurs ont allégé cette moto encore plus. De nos jours, les batteries au lithium-ion et les démarreurs électriques sont si légers et de si bonne qualité qu'ils forment une combinaison gagnante avec nos motos. Et les motos de la série CRF450R sont conçues pour gagner.

Système de contrôle de couple (HSTC) signé Honda

Le système de contrôle sélectionnable du couple Honda (HSTC) réduit au minimum le patinage de la roue arrière (afin d'optimiser la poussée) et améliore la traction. Il n'utilise pas de capteurs de vitesse des roues et, surtout, il offre un meilleur contrôle de l'accélérateur tout en gérant la puissance. Le calage de l'allumage et le système d'injection programmée de carburant se règlent lorsque le taux du changement de régime dépasse une valeur préétablie. Trois options (niveaux de 1 à 3 et désactivé) permettent de tirer le meilleur de votre moto, quelle que soit la résistance à la traction.

Commande de changement des rapports de la HRC

Il s'agit d'un programme spécial d'unité de commande électronique : appuyez sur le sélecteur de mode, maintenez l'accélérateur ouvert, libérez l'embrayage et laissez la moto s'occuper du reste. Vous serez en tête dès le premier virage.

Bouton de sélection de mode du moteur

Ce simple bouton sur le guidon vous permet de sélectionner la puissance du moteur avec le pouce. Il permet de choisir entre trois réglages : normal, confort et agressif, selon les conditions de la piste.

Cadre robuste et léger

En se basant sur les conseils de Honda Racing Corporation (HRC), le cadre double-poutre en aluminium a été complètement redessiné pour 2021 afin d'alléger la moto et d'améliorer ses performances dans les virages. Il est beaucoup plus léger que son prédécesseur, grâce à son cadre plus étroit et à son faux cadre redessiné. La dynamique du châssis est également nouvelle – alors que la rigidité en torsion est maintenue, la rigidité latérale a été réduite de 20 % pour favoriser l'augmentation de la vitesse, la traction et la précision de la direction en virage. Le bras oscillant en aluminium offre un nouvel équilibre de la rigidité adapté au cadre, avec des bras et un point de pivotement plus courts et un rapport révisé pour le système Pro-Link[MD].

Orifices d'échappement ovales

D'importants changements ont été apportés aux orifices d'échappement du moteur de 450 cm^3 à culasse Unicam. À l'instar de la CBR1000RR-R Fireblade, les orifices d'échappement sont ovales plutôt que ronds pour offrir une efficacité accrue, et la conception à échappement double du modèle précédent a été remplacée par un tuyau échappement avec silencieux, afin d'alléger la moto de 1,24 kg (2.7 lb). Afin d'améliorer l'ergonomie, le tuyau d'échappement est 74 mm plus près de la ligne centrale.

Suspension éprouvée sur la piste

La fourche Showa USD de 49 mm à ressort hélicoïdal, entièrement réglable, est une version de la fourche usinée Showa fournie aux équipes du championnat japonais de motocross. Pour une performance optimale en virage, la fourche a été restaurée, la course allongée de 5 mm et la rigidité des pinces d'essieu augmentée. La soupape du piston principale de l'amortisseur arrière Showa a été élargie pour obtenir une réponse plus rapide et améliorer l'absorption des bosses. Le ressort est fabriqué d'un des aciers les plus légers au monde, il est donc plus léger de 200 grammes.

Légère et ergonomique

La selle abaissée de 10 mm à l'arrière plus courte et plus légère offre une plus grande liberté de mouvement. Elle est également facile à installer et à retirer. Dans l'ensemble, la moto a été amincie de 70 mm pour offrir une maniabilité encore plus souple.

Prise de virage précise

La CRF450R, conçue pour négocier les virages avec précision, pèse 3 lb de moins grâce à son cadre et à son faux cadre redessinés. L'équilibre de la rigidité du nouveau cadre et du bras oscillant est jumelé à la géométrie du châssis plus serrée et à la suspension améliorée pour offrir une performance optimale dans les virages. Et cela conduit à des temps au tour plus rapides pour la CRF450R / CRF450RWE.

CRF450R

WORKS EDITION 450RWE

Performance améliorée

Envie de performances et d'exclusivité améliorées? La CRF450RWE procure toute la puissance et la maniabilité extraordinaires de la CRF450R, en plus d'une foule d'améliorations haut de gamme, comme une culasse spéciale modifiée à la main, des jantes D.I.D.[MD] DirtStar LT-X noires, un nouveau système d'échappement Yoshimura[MD] exclusif avec collecteur en titane, un embrayage Hinson, un filtre à air Twin Air, des jambes de fourche et un arbre d'amortisseur recouverts de nitrure de titane, une chaîne RK au fini or, une unité de commande électronique spécialement réglée, une selle antidérapante conforme aux spécifications d'origine et plus encore.

Culasse modifiée à la main

Pour maximiser la puissance, la culasse de la CRF450RWE est modifiée à la main, comme pour les moteurs de course. Le système d'échappement Yoshimura[MD] exclusif avec collecteur en titane conçu spécialement pour la CRF450RWE travaille de concert avec les orifices du cylindre pour aider à maximiser la puissance.

Commande de changement des rapports de la HRC

Il s'agit d'un programme spécial d'unité de commande électronique : appuyez sur le sélecteur de mode, maintenez l'accélérateur ouvert, libérez l'embrayage et laissez la moto s'occuper du reste. Vous serez en tête dès le premier virage.

CRF450RX

Conception hors route ultime

La CRF450RX, l'arme ultime de la conduite hors route, pèse 5 lb de moins grâce à son cadre et à son faux cadre redessinés. L'équilibre de la rigidité du nouveau cadre et du bras oscillant est jumelé à la géométrie du châssis plus serrée et à la suspension améliorée pour offrir une performance optimale dans les virages.

Maniabilitiè ameliorèe

Pour mieux convenir à une plus grande variété de conditions et offrir plus de confort lors de longs trajets, les capacités d'amortissement et de ressort des suspensions avant et arrière ont été améliorées pour 2021. Seule la CRF450RX est équipée de ces suspensions.

Réservoir haute capacité en résine

Pour les plus longs parcours en cross-country, la CRF450RX est munie d'un réservoir d'essence de 8 litres.

Nouveaux protège-mains

Le moto CRF450RX 2021 sont munies de nouveaux protège-mains qui vous permettront de vous attaquer aux sentiers périlleux en toute sécurité.

	CRF150R EXPERT	*CRF250R*	*CRF450R*	*CRF450RWE*	*CRF250RX*	*CRF450RX*
MOTEUR	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide
CYLINDRÉE	150 cm^3	249 cm^3	450 cm^3	450 cm^3	249 cm^3	450 cm^3
ALÉSAGE ET COURSE	66 mm x 43,7 mm	79,0 mm x 50,9 mm	96 x 62,1 mm	96 x 62,1 mm	79,0 mm x 50,9 mm	96 x 62,1 mm
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	11,7 : 1	13,9 : 1	13,5 : 1	13,5 : 1	13,9 : 1	13,5 : 1
DISTRIBUTION	Unicam, 4 soupapes	DACT, 4 soupapes	Unicam, 4 soupapes	Unicam, 4 soupapes	DACT, 4 soupapes	Unicam, 4 soupapes
ALIMENTATION	Carburateur Keihin de 32 mm à boisseau plat et capteur de position TPS	Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 44 mm	Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 46 mm	Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 46 mm	Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 44 mm	Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 46 mm
TRANSMISSION	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés
ENTRAÎNEMENT FINAL	Chaîne scellée Nº 420; 15/16 dents	Chaîne scellée Nº 520 à joins oriques; 13/48 dents	Chaîne scellée Nº 520; 13/49 dents	Chaîne scellée Nº 520; 13/49 dents	Chaîne scellée Nº 520 à joins oriques; 13/48 dents	Chaîne scellée Nº 520; 13/50 dents
SUSPENSION AVANT	Fourche télescopique inversée Showa de 37 mm à axe déporté, avec réglages de l'amortissement en compression et en détente; débattement de 241 mm (9,5 po)	Fourche télescopique inversée Showa SPG de 49 mm à ressort hélicoïdal, à axe déporté, entièrement réglable; débattement de 268 mm (10,6 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po).(Jambes de fourche recouvertes de nitrure de titane)	Fourche télescopique inversée Showa SPG de 49 mm à ressort hélicoïdal, à axe déporté, entièrement réglable; débattement de 268 mm (10,6 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po)
SUSPENSION ARRIÈRE	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa entièrement réglable; débattement de 282 mm (11,11 po)	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa, réglage de la précontrainte du ressort, avec réglages en compression et en détente, débattement de 317 mm (12,5 po)	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 13,5 mm (12,4 po)	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 13,5 mm (12,4 po). (Arbre d'amortisseur recouvert de nitrure de titane)	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa, réglage de la précontrainte du ressort, avec réglages en compression et en détente; débattement de 317 mm (12,5 po)	Système Pro-Link[MD] à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 312 mm (12,3 po)
PNEUS	**Avant :** 70/100-19 **Arrière :** 90/100-16	**Avant :** 80/100-21 **Arrière :** 100/90-19	**Avant :** 80/100-21 **Arrière :** 120/80-19	**Avant :** 80/100-21 **Arrière :** 120/80-19	**Avant :** 90/90-21 **Arrière :** 110/100-18	**Avant :** 90/90-21 **Arrière :** 120/90-18
FREINS	**Avant :** disque de 220 mm avec étrier double piston **Arrière :** disque de 190 mm avec étrier simple piston	**Avant :** disque de 260 mm avec étrier double piston **Arrière :** disque de 240 mm avec étrier simple piston	**Avant :** disque de 260 mm, étrier double pistons **Arrière :** disque de 240 mm	**Avant :** disque de 260 mm avec étrier double piston **Arrière :** disque de 240 mm avec étrier simple piston	**Avant :** disque de 260 mm avec étrier double piston **Arrière :** disque de 240 mm avec étrier simple piston	**Avant :** disque de 260 mm avec étrier double piston **Arrière :** disque de 240 mm avec étrier simple piston
GARDE AU SOL	336 mm (13,2 po)	327 mm (12,9 po)	336 mm (13,2 po)	336 mm (13,2 po)	329 mm (13,0 po)	336 mm (13,2 po)
HAUTEUR DE SELLE	866 mm (34,1 po)	957 mm (37,7 po)	965 mm (38 po)	965 mm (38 po)	961 mm (37,8 po)	965 mm (38 po)
EMPATTEMENT	1 285 mm (50,6 po)	1 486 mm (58,5 po)	1 481 mm (58,3 po)	1 481 mm (58,3 po)	1 486 mm (58,5 po)	1 481mm (58,3 po)
POIDS À VIDE*	84,4 kg (186 lb)	108 kg (238 lb)	111kg (244 lb)	111 kg (244 lb)	111 kg (245 lb)	114 kg (251 lb)
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	4,3 litres	6,3 litres	6,3 litres	6,3 litres	8,5 litres	8 litres
COLORIS	**Rouge extrême**					

Honda Motorcycles Canada **@HondaMotoCA**

*incluant les liquides requis et un réservoir plein — prête à utiliser

MD/MC – Marques déposés ou de commerce de Honda Canada Inc, ou utilisées sous autorisation légale de Honda Motor Co. Ltd. ou de tiers.

Conduire une motocyclette peut comporter des dangers. Pour votre sécurité, portez toujours un casque, de la protection pour les yeux et des vêtements protecteurs chaque fois que vous roulez. Ne conduisez jamais sous l'infl uence de drogues ou d'alcool. Ne tentez jamais d'eff ectuer des cascades. Inspectez votre véhicule avant de l'utiliser et lisez votre manuel du propriétaire. Honda recommande à tous les conducteurs de suivre un cours de formation. Conformez-vous toujours à toutes les lois et à tous les règlements, faites preuve de bon sens et respectez les droits des autres lorsque vous conduisez. Certaines des caractéristiques et technologies décrites dans cette brochure comportent des limitations. Consultez le manuel du propriétaire pour les détails complets. Les caractéristiques, illustrations et équipements représentés dans cette brochure sont basés sur les dernières informations disponibles au moment de la publication. Bien que les descriptions, les caractéristiques, les illustrations de modèles, les couleurs et les accessoires nous semblent exacts, leur précision ne peut être garantie. Sauf erreurs et omissions. Les caractéristiques peuvent être modifi ées sans préavis.Toutes les caractéristiques indiquées dans cette brochure ne s'appliquent qu'aux modèles vendus et enregistrés au Canada par un concessionnaire autorisé. Certains desmodèles ou des accessoires peuvent diff érer légèrement des illustrations. Certains des ou tous les accessoires montrés peuvent ne pas être de série, mais plutôt off ertsen option à coût supplémentaire. Les photographies représentent des pilotes professionnels sur circuit fermé. Visitez honda.ca pour plus d'informations sur la sécurité.

© Honda Canada Inc., 2020. Tous droits réservés.

Pourquoi Honda?

Il est dans notre nature même d'aller de l'avant, puisque c'est ce qui nous pousse à chercher constamment de nouvelles idées. Ainsi, nous demeurons à l'avant-garde de l'innovation et de la performance. Le véritable savoir-faire est le résultat de l'expertise et de la passion qui s'unissent pour créer quelque chose qui se voit, se ressent et fonctionne d'une manière qui révèle un souci du détail sans compromis. Nous réalisons des tests approfondis et des réglages minutieux à chaque étape de notre processus d'ingénierie afin que le résultat final soit optimisé pour offrir l'expérience la plus emballante et la plus confortable possible. Honda met tout en oeuvre pour améliorer la performance de tous les produits que nous développons, depuis la base jusqu'au sommet; des circuits jusqu'à la rue; sur route et hors route. Nous fabriquons des produits pour ceux qui recherchent vraiment une performance éprouvée, sans sacrifier la fiabilité qui accompagne toujours le nom de Honda.

FPO FSC

CRFCOMPBROCH21FR