

**HONDA**

---

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

**04 novembre 2019**

**Honda CB1000R 2020**



*Aggiornamenti modello: per il 2020 l'ammiraglia della gamma Neo Sports Café riceve mirati ritocchi all'estetica. All'avantreno le piastre si sterzo e i risers del manubrio sono ora neri, così come la cornice del faro anteriore, in nero opaco. Cambia anche il colore delle flange dei dischi anteriori, in silver, nonché della molla del monoammortizzatore e del monobraccio, neri. Infine, sulla parte superiore del serbatoio, longitudinalmente, una striscia silver dà un ulteriore tocco sportivo.*

*Caratteristiche modello: nel 2018 l'amatissima naked sportiva Honda **CB1000R** è rinata con uno styling minimalista e accattivante ispirato alle moderne café racer. Il motore a quattro cilindri ha guadagnato 20 CV e 5 Nm, arrivando a 145 CV di picco e 104 Nm di coppia massima. Il comando del gas Throttle by Wire è associato ad una gestione*

*elettronica motore con 4 Riding Mode di cui uno completamente personalizzabile. Il telaio è in acciaio, le sospensioni Showa e l'impianto frenante vanta pinze ad attacco radiale. La versione standard è affiancata dalla versione "plus" denominata **CB1000R+**, con Quickshifter e manopole riscaldabili di serie e accessoriata con dettagli in metallo che ne impreziosiscono ancor di più lo stile.*

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Specifiche tecniche

## **1. Introduzione**

Durante l'ultimo decennio le aspettative dei motociclisti sono molto cambiate in termini di stile, emozioni e funzionalità della moto che desiderano. E se dal punto di vista delle prestazioni è già stato detto tutto, in termini di design e carattere c'è invece ancora spazio per inventare qualcosa di realmente nuovo. Ecco perché, con la CB1000R, Honda vuole soddisfare i desideri di chi è alla ricerca del connubio perfetto tra tecnologia e personalità.

La CB1000R si distingue dalla massa delle maxi naked di derivazione Super Sport - che mettono al centro le prestazioni - per offrire un mix di sensazioni che unisce look emozionante, funzionalità all'avanguardia, e piacere di guida impareggiabile.

Nel creare questa identità, i progettisti Honda hanno riconsiderato l'anima marcatamente streetfighter del modello originale, e ne hanno innalzato le prestazioni aggiungendo un tocco di minimalismo retrò-industriale. Hanno portato ogni elemento all'essenziale, abbandonando l'ispirazione "RR" e utilizzando una serie di finiture metalliche testurizzate per creare un look in linea con la filosofia "**Neo Sports Café**". Il risultato? Una moto con un'identità unica, che reinterpreta in modo del tutto originale e inatteso lo stile *café racer*.

Concepita a partire da un "foglio bianco", la CB1000R è stata progettata per offrire una guida appagante, efficace al punto tale da rivaleggiare con maxinaked totalmente orientate alla guida sportiva, e al tempo stesso instillando nel pilota un innato orgoglio del possesso. Da qualunque prospettiva, estetica, emozionale, prestazionale o tecnologica, la CB1000R è una moto che non passa inosservata.

## **2. Panoramica del modello**

La CB1000R combina elegantemente eccellenti prestazioni e massima fruibilità, con il controllo superiore di una moto Super Sport all'avanguardia, mentre lo stile minimalista *Neo Sports Café* le conferisce un carattere unico.

Il motore a quattro cilindri è stato ottimizzato per offrire elevata **potenza** massima (145 CV) a poco più di 10.000 giri/min e una coppia robusta ai regimi intermedi, dove è più utile e divertente. Inoltre, i **rapporti del cambio** sono corti, per garantire un'accelerazione

furiosa negli scatti in qualsiasi marcia.

Il comando del gas è del tipo **Throttle By Wire** (TBW) e la gestione motore prevede 3 **Riding Mode** con livelli preimpostati di erogazione potenza (P, Power), freno motore (EB, Engine Brake) e controllo di trazione "T" (**HSTC**, Honda Selectable Torque Control). Un quarto Riding Mode permette di impostare liberamente ogni parametro. L'impianto di scarico completamente riprogettato emette un sound coinvolgente.

La CB1000R è **più leggera di 12 kg** rispetto al primo modello (rapporto potenza/peso migliorato del 20%), è più compatta ma ha una posizione di guida più rilassata. L'impostazione complessiva è frutto anche del **telaio monotrave superiore in acciaio scatolato**, associato a sospensioni di ultima generazione: **forcella Showa SFF-BP** (Separate Function Front Fork - Big Piston) e monoammortizzatore Showa. Il nuovo impianto frenante con grandi dischi flottanti e pinze ad attacco radiale rende sia modulabili che potenti le decelerazioni, mentre il passaggio ad un pneumatico posteriore 190/55 contribuisce alla resa dinamica e al look della moto.

### 3. Caratteristiche principali

#### 3.1 Stile e telaio

- ***Il design minimalista Neo Sport Café valorizza le finiture in metallo***
- ***Linea dal profilo trapezoidale ultra-compatto***
- ***Telaio monotrave superiore in acciaio scatolato***
- ***Sospensioni Showa pluriregolabili***
- ***Impianto frenante con pinze freno ad attacco radiale***
- ***Versione CB1000R+ con Quickshifter di serie e dettagli che ne impreziosiscono il look***
- ***Le colorazioni 2020 prevedono il nero sulle piastre forcella, sul forcellone, sulla molla dell'ammortizzatore e sulla cornice faro. Una striscia grigia longitudinale sul serbatoio regala un extra tocco sportivo***

Lo styling della CB1000R prende una nuova e audace direzione che la allontana volutamente dalla tradizionale moto naked. Ogni particolare è curato nel dettaglio e il design della meccanica, lo stile delle sovrastrutture e l'immagine complessiva, combinano il minimalismo retró con le elevate prestazioni del motore e della ciclistica.

La linea dal profilo trapezoidale vanta proporzioni ultra compatte. Lo sbalzo del tecnologico faro anteriore tondo è arretrato di 90 mm e il **gruppo portatarga è fissato al monobraccio** (una prima assoluta per Honda), per lasciare in evidenza lo strepitoso codino corto in alluminio che incorpora la luce a LED e gli appigli per il passeggero.

Il ridotto numero di parti in materiale plastico è evidente fin dal primo sguardo - solo sei componenti - di cui il più esteso è il parafango anteriore. Risalta invece la **profusione di parti e finiture metalliche** ispirate alla tradizione *café racer*. Impossibile infatti non ammirare componenti quali i convogliatori del radiatore e i fianchetti in alluminio brunito, le lavorazioni a macchina su carter motore, testata e mozzo posteriore, e il lucente serbatoio carburante senza saldature a vista.

**Tutte le luci sono a LED** e il sottile faro anteriore tondo, con profilo verniciato in nero opaco, si caratterizza per un anello di luce a ferro di cavallo, nonché per il caratteristico

fascio luminosa a due barre. Anche la luce posteriore è una barra luminosa semicircolare, con funzione anche di luce stop. Il quadro strumenti è vicinissimo ai risers della piastra superiore di sterzo, contribuendo alla compattezza delle forme, mentre il blocchetto chiave è posizionato davanti al tappo di rifornimento.

La CB1000R è dotata di un **telaio monotrave superiore in acciaio** scatolato. Sfrutta leggere piastre laterali in alluminio per serrare il perno del poderoso **monobraccio in lega leggera**, lungo 574,2 mm (-14,7 mm rispetto al precedente modello).

L'inclinazione canotto di sterzo è pari a 25° per un'avancorsa di 100 mm. L'interasse misura 1.455 mm e il **peso con il pieno di benzina è di 212 kg**. La distribuzione dei pesi anteriore/posteriore è 49% / 51%.

La triangolazione della posizione di guida è rilassata e naturale, grazie al largo **manubrio in alluminio** con una seduta a 830 mm. Anche il bellissimo serbatoio senza saldature a vista è sagomato per lasciare ampio spazio per le ginocchia.

La forcella regolabile è una **Showa SFF-BP** (Separate Function Front Fork - Big Piston). Ospita tutte le funzioni di smorzamento in un solo stelo, riducendo il peso, e al contempo garantisce uniformità di risposta, comfort e controllo in tutte le condizioni di guida. L'ammortizzatore posteriore Showa è regolabile.

L'impianto frenante, potente e modulabile, è composto da **dischi flottanti da 310mm** morsi da **pinze radiali a 4 pistoncini**. Al posteriore, sul disco singolo da 256 mm agisce una pinza a 2 pistoncini. Il bellissimo cerchio posteriore a sbalzo ha canale da 6.00" e monta un largo pneumatico 190/55 ZR17 (al posto del precedente 180/55), mentre all'anteriore c'è un tradizionale pneumatico 120/70 ZR17.

La versione speciale **CB1000R+** è ancora più raffinata ed entusiasmante nel look. Monta di serie il Quickshifter e le manopole riscaldabili, oltre ad una serie di raffinate componenti con finiture metalliche, come il guscio monoposto e il parabrezza aerodinamico, il parafango anteriore, il piccolo parafango posteriore a filo ruota e la griglia copri-radiatore.

Le colorazioni 2020 disponibili per l'Italia sono:

- Mat Pearl Glare White (anche versione CB1000R+) *New!*
- Graphite Black
- Candy Chromosphere Red

Tutte le colorazioni prevedono il nero sulle piastre forcella, sul monobraccio, sulla molla dell'ammortizzatore e sulla cornice faro. Una striscia grigia longitudinale sul serbatoio regala un extra tocco sportivo. Le flange dei dischi sono silver.

### **3.2 Motore**

- **Motore a quattro cilindri in linea da 145 CV**
- **Erogazione di coppia eccellente ai medi regimi**
- **Throttle By Wire con 3 Riding Mode più uno personalizzabile**
- **Tre livelli di erogazione potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T)**

- **Sistema di scarico 4-2 leggero e dal rombo entusiasmante**
- **Frizione assistita e con antisaltellamento di serie**

Il motore a quattro cilindri DOHC da 998 cc della CB1000R, dal model year 2018 in poi, è stato profondamente aggiornato per fornire un notevole aumento di potenza e coppia, pari ora a **145 CV** (107 kW) a 10.500 giri/min e **104 Nm** a 8.250 giri/min (rispetto ai precedenti 125 CV/92 kW a 10.000 giri/min e 99 Nm a 7.750 giri/min). Le misure di alesaggio e corsa sono invariate (75 x 56,5 mm) ma il rapporto di compressione è passato da 10,4:1 a 11,6:1. Infine, **i pistoni sono forgiati**.

Il motore è stato messo a punto per erogare una coppia elevata specialmente nella gamma dai 6.000 agli 8.000 giri/min, dove la spinta risulta decisamente vigorosa, per offrire un'esperienza di guida entusiasmante e coinvolgente. La linea rossa inizia a 11.500 giri/min e il limitatore interviene a 12.000 giri/min.

Lo sviluppo del motore si è concentrato sulla fluidodinamica della testata. **L'alzata delle valvole è superiore**, con l'aspirazione a 8,5 mm e lo scarico a 8,1 mm (rispetto ai precedenti 7,9/7,8 mm). I **corpi farfallati da 44 mm** di diametro alimentano condotti di aspirazione maggiorati, ed è stata rivisitata anche la conformazione delle camere di combustione. Airbox e filtro dell'aria rendono il percorso dei flussi dai canali al motore rapidi ed efficienti in modo da massimizzare la respirazione del motore.

Unitamente alle elevate prestazioni del motore ci sono rapporti corti del **cambio**, con un notevole beneficio per l'accelerazione in tutte le marce, in particolar modo tra 30 e 130 km/h. La frizione assistita e con antisaltellamento richiede meno sforzo alla leva ed è efficacissima nelle scalate.

L'**impianto di scarico 4-2** prevede 4 corti catalizzatori che filtrano i gas che confluiscono in una camera centrale e che, a sua volta, alimenta un terminale a due camere. Un tubo di collegamento unisce i 2 tubi principali a monte dei catalizzatori, aumentando così l'erogazione di coppia fino a 5.000 giri/min. Pesa 11,2 kg. Il sound di scarico è coinvolgente, con i passaggi interni messi a punto per fare in modo che, superati i 5.500 giri/min, acquisisca un rombo profondo, rauco e deciso.

Il sistema Throttle by Wire offre al pilota il massimo controllo sull'erogazione del motore grazie all'introduzione di **4 Riding Mode** con impostazioni preselezionate di cui uno completamente personalizzabile. Tutti i comandi si trovano sul blocchetto sinistro.

Sono presenti tre livelli di erogazione potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione Honda Selectable Torque Control (T), quest'ultimo anche disattivabile.

Il Riding Mode **RAIN** usa l'erogazione di potenza (P) più dolce, freno motore (EB) intermedio e controllo di trazione HSTC (T) elevato. L'addolcimento dell'erogazione di potenza e coppia si concentra sulle prime 3 marce.

Il Riding Mode **STANDARD** utilizza l'erogazione intermedia per tutti e tre i parametri, potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T). Addolcisce un po' l'erogazione in prima e seconda marcia, offrendo in pratica una spinta iniziale lievemente inferiore a quella della modalità SPORT e una coppia ridotta alle aperture parziali dall'acceleratore. In accelerazione consente lievi slittamenti della ruota posteriore e il parziale sollevamento dal terreno della ruota anteriore.

Il Riding Mode **SPORT** sfrutta l'erogazione diretta di potenza (P) in tutte le marce e i livelli più bassi di freno motore EB e controllo di trazione HSTC (T), per offrire sempre una spinta proporzionale all'apertura delle farfalle e la possibilità di far slittare parzialmente la ruota posteriore e sollevare l'anteriore.

Il Riding Mode **USER** (Utente) consente al pilota di selezionare tutti i parametri e creare così un Riding Mode personalizzato e richiamabile ad ogni avvio.

Ulteriori informazioni a disposizione del pilota sono la **spia Shift-up** di cambiata sull'angolo in alto a destra del cruscotto, che lampeggia in bianco con una frequenza crescente quando i giri/min superano il valore preimpostato oppure diventa gialla-ambra-rosa come indicazione visiva per il passaggio alla marcia superiore. Sono inoltre presenti funzionalità aggiuntive: una spia di guida ECO e l'indicatore della marcia inserita.

Il motore ad altissime prestazioni offre una buona efficienza, garantendo un **consumo medio di 16,7 km/l** (modalità WMTC).

## **5. Accessori**

Una gamma di accessori originali Honda è disponibile per personalizzare la CB1000R. Sono inclusi:

- Cambio rapido Quickshifter (di serie su CB1000R+)
- Manopole riscaldabili (di serie su CB1000R+)
- Presa 12V
- Unghia parabrezza (di serie su CB1000R+)
- Unghia coprisella (di serie su CB1000R+)
- Griglia in alluminio con logo per radiatore (di serie su CB1000R+)
- Parafango anteriore con inserti in alluminio (di serie su CB1000R+)
- Parafango posteriore a filo ruota in alluminio (di serie su CB1000R+)
- Selle in Alcantara
- Stickers ruote
- Tamponi motore
- Paraserbatoio
- Kit borsa serbatoio
- Kit borsa codino

## **5. Caratteristiche tecniche CB1000R 2020**

Motore	4 cilindri in linea, bialbero a 4 valvole per cilindro
Cilindrata	998 cc
Alesaggio x corsa	75 x 56,5 mm
Rapporto di compressione	11,6 : 1

Potenza massima	145 CV (107 kW) @ 10.500 giri/min
Coppia massima	104 Nm @ 8.250 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	16,2 litri
Consumi	16,7 km/l (ciclo medio WMTC)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/8.6AH
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita e con antisaltellamento
Cambio	A 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena
Telaio	Monotrave superiore in acciaio scatolato con piastre laterali in alluminio
Dimensioni (LxLxA)	2.120 x 789 mm x 1.090 mm
Interasse	1.455 mm
Inclinazione canotto di sterzo	25°
Avancorsa	100 mm
Altezza sella	830 mm
Altezza da terra	135 mm
Peso in o.d.m. con il pieno	212 kg (versione '+' 213 kg)
Peso in o.d.m. senza benzina	200,7 kg (versione '+' 202,6 kg)
Sospensione anteriore	Forcella Showa SFF-BP USD pluriregolabile, escursione ruota 120 mm
Sospensione posteriore	Ammortizzatore Showa regolabile, escursione ruota 131 mm
Cerchi	In alluminio pressofuso a razze sdoppiate

Pneumatico anteriore	120/70 ZR17
Pneumatico posteriore	190/55 ZR17
Tipo ABS	A due canali
Freno anteriore	Dischi flottanti da 310 mm con pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini
Freno posteriore	Disco da 256 mm con pinza 2 pistoncini
Strumentazione	Digitale Full-LCD
Luci	Full-LED

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

*Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.*