

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

10 novembre 2020

HONDA CB1000R - 2021



*Aggiornamenti del modello: l'ammiraglia della gamma Neo Sports Café di Honda si evolve. Più compatta, più slanciata e con un look ancora più ricercato, sviluppa ulteriormente il concetto Neo Sports Café. Un **nuovo display TFT a colori** connette il conducente al proprio smartphone attraverso il sistema **Honda Smartphone Voice Control system**, e una presa di ricarica USB fa la sua comparsa nel sottosella. La straordinaria versione standard è affiancata dall'emozionante **versione Black Edition**, accessoriata con mini-cupolino, cover monoposto e cambio Quickshifter, ma soprattutto verniciata completamente di nero, con tocchi appena accennati di alluminio lucidato. Il potente **motore da 145 CV** è stato aggiornato nelle mappature dell'iniezione elettronica PGM-FI ed è ora omologato **EURO5**.*

Sommario:

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

1. Introduzione

Da ormai diversi anni le aspettative dei motociclisti sono molto cambiate in termini di stile, emozioni e funzionalità che si aspettano dalla moto che desiderano. E se dal punto di vista delle prestazioni è già stato detto tutto, in termini di design e carattere c'era invece ancora spazio per inventare qualcosa di realmente nuovo. Ecco perché, nel 2018, con la CB1000R di nuova generazione, Honda ha voluto soddisfare i desideri di chi è alla ricerca del connubio perfetto tra tecnologia e personalità.

La CB1000R si è subito distinta dalla massa delle maxi naked di derivazione Super Sport, per essere stata in grado di offrire un mix di sensazioni che uniscono 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 racing e utilizzando una serie di finiture metalliche testurizzate per creare un look in linea con la nuova filosofia "Neo Sports Café". Il risultato? Una moto con un'identità unica, che ha reinterpretato in modo del tutto originale e inatteso lo stile café racer.

La CB1000R è stata progettata per offrire una guida appagante, efficace al punto da rivaleggiare con maxinaked totalmente orientate alla guida sportiva, e al tempo stesso instillando nel pilota un grande orgoglio del possesso.

I ritocchi mirati all'estetica ricevuti nel 2020 ne hanno ulteriormente sottolineato il carattere premium. Per il **2021**, la CB1000R riceve un sofisticato restyling tecnico ed estetico e abbandona la versione 'Plus' in favore della nuova tenebrosa *Black Edition*. Riceve inoltre l'omologazione **Euro5**.

2. Panoramica del modello

Visivamente, le linee della CB1000R 2021 sono più aggressive e proiettate in avanti, con finiture dei dettagli perfette, come il telaietto reggisella in alluminio a vista, i convogliatori del radiatore e i coperchi dell'airbox che confluiscono in un tutt'uno armonico e dinamico. Anche il faro cambia forma, a goccia e inclinato, mentre i nuovi cerchi, con motivo a 7 razze ramificate, sottolineano la passione per la bellezza ingegneristica.

Il telaio rimane invariato, mentre il motore presenta un sistema di alimentazione con nuove impostazioni per l'iniezione elettronica PGM-FI, per un'erogazione della potenza più fluida e il raggiungimento dell'omologazione **EURO5**. Tutto nuovo anche il **cruscotto con display TFT** a colori e **connettività Honda Smartphone Voice Control system**. In più, è presente una presa di ricarica USB nel sottosella.

La CB1000R 2021 è disponibile in Italia nei seguenti colori e in una versione speciale:

- Candy Chromosphere Red
- Matt Beta Silver Metallic
- **CB1000R Black Edition**

Se la nuova CB1000R è una moto nata all'insegna di una bellezza ostentata, con la nuova **Black Edition** gli ingegneri Honda hanno scelto di spingersi ancora più in là. Con un **look customizzato realizzato a mano**, la Black Edition prende vita sulla stessa linea di produzione della CB1000R standard, per poi assumere un carattere estetico più deciso e alcuni accattivanti accessori extra.

Fatta eccezione per alcuni dettagli in alluminio lucidato – razze centrali dei cerchi, contorni delle piastre pivot, coperchio frizione, lati dei cilindri e piastra blocca manubrio – tutto ciò che l'occhio vede è nero: profilo del faro, mini-cupolino, piastre della forcella, convogliatori del radiatore e coperchi airbox (con finitura anodizzata), collettori di scarico e silenziatore. La verniciatura in *Deep Graphite Black* adorna il serbatoio carburante e la cover monoposto. Inoltre, il cambio Quickshifter è montato di serie. In più punti, il logo "CB" lavorato rifinisce il tutto.

3. Caratteristiche principali

3.1 Equipaggiamento e styling

- ***Assetto aggressivo proteso in avanti, linee più slanciate, nuovi cerchi in alluminio a 7 razze ramificate***
- ***Honda Smartphone Voice Control system per collegare lo smartphone al cruscotto tramite Bluetooth***
- ***Display TFT a colori da 5 pollici; presa USB nel sottosella***

L'estetica "Neo Sports Café" firmata Honda è stata creata non solo in ottica *heritage*, ma anche strizzando l'occhio al futuro. Per questo non resta ferma a guardare il 2021: la nuova CB1000R prende l'audace affermazione di stile del 2018 come punto di partenza e alza l'asticella. Il caratteristico look Neo Sports Café è inconfondibile, ma ora c'è ancora più enfasi attorno all'eccezionale motore con finitura nera. I nuovi cerchi a 7 razze ramificate aggiungono un dettaglio raffinato che attira gli sguardi.

Il restyling è totale e l'insieme risulta armonioso: il faro dalla caratteristica forma tondeggianta è ora collocato a sbalzo, ha forma a goccia ed è inclinato all'indietro; i convogliatori del radiatore in alluminio sono molto più compatti e angolati in direzione di marcia, dettaglio ripreso anche dai coperchi dell'airbox.

Il sinuoso telaietto reggisella in alluminio a vista è stato completamente ridisegnato ed è ora di colore chiaro per sottolineare il forte minimalismo del posteriore. Altro dettaglio estetico, anche il supporto a filo ruota della targa è più piccolo.

La cura riservata ai dettagli estetici non ha tuttavia distolto l'attenzione dalle funzionalità di tutti i giorni, tanto che la reale fruibilità della nuova CB1000R è migliorata. La strumentazione prevede ora un **display TFT a colori da 5 pollici**, che offre quattro diversi layout di visualizzazione in base alle preferenze del conducente – oltre a livello carburante,

trip computer consumi, selezione del Riding Mode e spia *Shift Up*. La selezione avviene tramite i pulsanti situati sul blocchetto sinistro.

La nuova interfaccia integra anche l'innovativo **Honda Smartphone Voice Control system** (HSVC), che permette al conducente di sfruttare il proprio smartphone durante la guida per gestire con la voce chiamate, messaggistica, musica e navigazione. Per utilizzare il sistema è necessario disporre di un sistema interfono per il casco e connettività Bluetooth; il sistema HSVC si gestisce anche tramite i pulsanti nel blocchetto sinistro al manubrio. Nel sottosella è presente una presa USB per ricaricare il cellulare.

Confermati gli indicatori di direzione dotati della funzione di segnalazione della frenata di emergenza (Emergency Stop Signal, ESS). In caso di brusca frenata, le frecce lampeggiano rapidamente per avvisare gli altri veicoli dell'imminente pericolo. Inoltre, gli indicatori di direzione sono del tipo a disattivazione automatica, basata sulla velocità relativa delle ruote anteriore e posteriore, non sul tempo.

3.2 Motore

- **Motore quattro cilindri in linea di derivazione CBR di 998 cc**
- **Comando del gas Throttle By Wire**
- **Impostazioni iniezione PGM-FI rivisitate per un'erogazione più fluida**
- **Omologazione EURO5**

Il motore a quattro cilindri bialbero (DOHC) di 998 cc della CB1000R offre potenza e coppia in abbondanza: 145 CV a 10.500 giri/min e 104 Nm a 8.250 giri/min. Alesaggio e corsa sono configurati a 75 x 56,5 mm con un rapporto di compressione di 11,6:1. La zona rossa parte dagli 11.500 giri/min, mentre il limitatore di giri interviene a 12.000 giri/min; le uniche variazioni per il modello 2021 sono le impostazioni PGM-FI ottimizzate nell'ottica di un'erogazione di potenza più fluida oltre all'omologazione **EURO5**.

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 conformazione dell'airbox, dei canali di aspirazione e del filtro dell'aria facilitano il percorso del flusso d'aria fresca verso i corpi farfallati da 44 mm di diametro, che portano la miscela aria/carburante all'interno di condotti di aspirazione e camere di combustione attentamente progettate. L'alzata delle valvole è configurata a 8,3 mm per quelle di aspirazione e 8,1 mm per quelle di scarico. I pistoni sono in alluminio forgiato.

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 4-2-1 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. 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.

Per l'omologazione EURO5, i nuovi sensori LAF (Linear Air Flow) sostituiscono le

precedenti sonde lambda in modo da consentire una misurazione più accurata dei gas e ridurre le emissioni inquinanti. Il motore vanta un consumo medio di **17,1 km/l (ciclo WMTC)**, migliorato rispetto ai precedenti 16,7 km/l.

3.3 Elettronica del motore

- **3 Riding Mode predefiniti più uno completamente personalizzabile**
- **3 livelli di erogazione potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione (T)**

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 e le impostazioni si visualizzano sullo schermo TFT a colori.

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** consente al pilota di selezionare tutti i parametri liberamente e creare così un Riding Mode personalizzato e richiamabile ad ogni avvio.

3.4 Telaio e ciclistica

- **Solido e leggero telaio monotrave superiore in acciaio scatolato**
- **Forcella Showa SFF-BP e monoammortizzatore regolabili**
- **Pinze freno radiali a quattro pistoncini e dischi flottanti di 310 mm**

Per il 2021 il telaio della CB1000R rimane invariato, con struttura monotrave superiore in acciaio scatolato e piastre laterali in alluminio per serrare il perno del poderoso monobraccio lungo 574,2 mm. L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 25° con avancorsa di 100 mm. L'interasse misura 1.455 mm e **il peso con il pieno è di 212 kg**. La distribuzione dei pesi anteriore/posteriore è 48,5%/51,5%.

La triangolazione della posizione di guida è rilassata e naturale, grazie al largo manubrio in alluminio con 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 Fork – Big Piston). Ospita tutte le funzioni di smorzamento in un solo stelo, riducendo il peso e garantendo al contempo uniformità di risposta, comfort e controllo in tutte le condizioni di guida. L'ammortizzatore posteriore Showa presenta precarico e smorzamento in estensione regolabili.

L'impianto frenante, potente e modulabile, è composto da dischi flottanti di 310 mm morsi da pinze radiali a 4 pistoncini. Al posteriore, sul disco singolo da 256 mm agisce una pinza a 2 pistoncini. Il nuovo bellissimo cerchio posteriore a sbalzo a 7 razze ramificate ha canale da 6.00" e monta un largo pneumatico 190/55 ZR17 mentre all'anteriore c'è un tradizionale pneumatico 120/70 ZR17.

4. Accessori

La gamma di accessori originali Honda per la CB1000R include:

- Paraserbatoio
- Mini-cupolino (di serie su Black Edition)
- Cover monoposto (di serie su Black Edition)
- Inserti parafango anteriore
- Sella pilota/passeggero in Alcantara
- Contrappesi manubrio
- Cover motore
- Griglia radiatore con logo
- Stickers ruote
- Manopole riscaldabili
- Cambio rapido Quickshifter (di serie su Black Edition)
- Base portabagagli
- Kit borsa codino
- Kit borsa serbatoio

5. Caratteristiche tecniche CB1000R 2021

Motore	4 cilindri in linea, bialbero a 4 valvole per cilindro, Euro5
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	17,1 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 cannotto di sterzo	25°
Avancorsa	100 mm
Altezza sella	830 mm
Altezza da terra	135 mm
Peso con il pieno	212 kg
Peso senza benzina	201 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 7 razze ramificate
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	TFT a colori da 5" con connettività <i>Honda Smartphone Voice Control system</i>
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.*