



STREET & TOURING | 2024

HONDA GENUINE OIL

PROTECTS
WHAT'S YOURS

HONDA



High quality, better results, longer lasting

siatta.com



**4 ANS DE GARANTIE
SUR TOUTE
LA GAMME**

Honda4you



LA SUISSE PREND L'AVANTAGE

Chez Honda, profitez de 4 ans de garantie sur l'ensemble de la gamme de scooters et motos neufs et roulez l'esprit léger:

- 2 ans de garantie constructeur
- + 2 ans de garantie Honda Suisse

Plus d'informations sur la garantie Honda4You sur www.hondamoto.ch





Repoussez vos limites !

Au fil de cette brochure, vous découvrirez une large gamme de motos performantes et fiables. Ces machines à la personnalité affirmée et aux finitions soignées sont parfaites pour sillonner la ville, explorer les petites routes de campagne ou partir à la découverte de nouveaux horizons.

SOMMAIRE

GL1800 GOLD WING TOUR	06
GL1800 GOLD WING	08
NT1100	10
CMX1100 REBEL	12
CMX500 REBEL	14
CB1000R BLACK EDITION	16
CB750 HORNET	18
CB500 HORNET NEW	20
CB650R NEW	22
CB300R	24
CB125R	26
CL500	28
CB125F	30
DAX 125	32
MONKEY	34
MSX 125 GROM	36
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	38
HONDA TECHNOLOGIES	46
VIVEZ VOTRE PASSION, CONCRÉTISEZ VOS RÊVES	48





GOLD WING TOUR

Le mythe fondateur du voyage

Avec sa capacité d'emport et ses nombreux équipements, la Gold Wing Touring sublime littéralement le plaisir de voyager. Bien sûr, la base de départ est identique à celle de la Gold Wing : un six cylindres à plat de 1'833 cm³ et 170 Nm de couple, 4 modes de conduite, contrôle électronique de l'amortissement, ou encore répartiteur de freinage D-CBS associé à l'ABS. Mais pour un surcroît de sécurité en toutes circonstances, la commande électronique des gaz coopère avec le contrôle de couple HSTC afin de surveiller et préserver en permanence l'adhérence de la roue arrière. La Gold Wing Touring se décline dans une version équipée d'un airbag et d'un double embrayage DCT à 7 rapports.

Conformes à la vocation GT du modèle, ses caractéristiques confirment ses atouts : le top box peut accueillir deux casques intégraux et, avec les valises, le volume de rangement total atteint 121 litres. L'angle du dossier passager permet une position reposante et la selle se montre très confortable avec son revêtement façon daim et cuir synthétique. Assistée par des vérins, toute la bagagerie s'ouvre à l'aide d'un bouton sur la clé sans contact Smart Key.

Les haut-parleurs du système audio offrent une qualité sonore de premier ordre. Deux ports USB rechargent les appareils, tandis que les plateformes Apple CarPlay™ et Android Auto™ assurent une connectivité intuitive via l'écran TFT 7 pouces. La Gold Wing Touring profite aussi d'une assistance au démarrage en côte et, avec la boîte DCT, d'un mode manœuvre opérationnel en marche avant et arrière. Pour le confort enfin, la bulle est réglable électriquément en hauteur.

En 2023, la Gold Wing Tour reçoit deux nouvelles couleurs: Graphite Black et Beta Silver Metallic Iridium Gray Metallic.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

93 kW (126 ch)

COUPLE MAXI

170 Nm

TECHNOLOGIE

AIRBAG (VERSION DCT)

Technologies

- CONTRÔLE DE COUPLE MOTEUR DÉCONNECTABLE (HSTC)
- VOLUME DE RANGEMENT TOTAL 121 LITRES
- TRANSMISSION DCT 7 RAPPORTS OU BOÎTE MANUELLE 6 VITESSES
- MARCHE ARRIÈRE ÉLECTRIQUE
- 2 FEUX ANTIBROUILLARD À LED
- SYSTÈME DE NAVIGATION
- RÉGULATEUR DE VITESSE
- AIDE AU DÉMARRAGE EN CÔTE
- CONNECTIVITÉ APPLE CARPLAY™/ANDROID AUTO™





GOLD WING

Classe “Gold”

Allégée et plus compacte, la Honda GL1800 Gold Wing se prête encore mieux à vos envies d’évasion et n’a jamais été aussi plaisante. L’accélération est souple et puissante à tous les régimes, le moteur de 1’833 cm³ à six cylindres à plat opposés délivrant un couple maximal de 170 Nm dès 4’500 tr/min. Grâce à la commande de gaz à contrôle électronique TBW (Throttle By Wire), le pilote dispose de quatre modes de conduite (Tour, Sport, Econ et Rain) et peut doser les gaz de manière optimale dans les manœuvres lentes. Le système TBW assure également un fonctionnement progressif du régulateur de vitesse, pour faciliter les longues journées de route. La sélection se gère par la transmission à double embrayage DCT à sept rapports, qui fonctionne en mode automatique ou manuel via des commandes au guidon. L’habillage aux lignes tendues dévoile un cadre ultra-robuste en fonte d’aluminium, gage d’une remarquable stabilité, ainsi que le double triangle de la suspension avant qui favorise la précision et le contrôle de la direction. Le freinage combiné D-CBS avec antiblocage ABS optimise la répartition de la puissance de freinage, et l’assistance au démarrage en côte facilite la conduite.

Le confort et les aspects pratiques étant essentiels sur une routière, la Gold Wing en est largement dotée. Avec son mode « manœuvre » opérationnel en marche avant ou arrière, elle est particulièrement simple à garer. La bulle se règle électriquement en hauteur et, depuis votre poche, la clé sans contact Smart Key autorise le démarrage et verrouille automatiquement les valises. La synchronisation d’un smartphone s’effectue avec Apple CarPlay™ ou Android Auto™ via l’écran TFT 7 pouces. Le système de navigation a été amélioré grâce à un gyromètre qui assure la continuité du guidage, même sous les tunnels. Enfin, le système audio offre une qualité sonore haut de gamme.

Mat Iridium Gray Metallic, c’est la nouvelle couleur Gold Wing pour 2023.



Photo d'action - modèle 2019



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

93 kW (126 ch)

COUPLE MAXI

170 Nm

TRANSMISSION

TRANSMISSION À DOUBLE
EMBRAYAGE DCT 7 RAPPORTS

Technologies

- 4 MODES DE CONDUITE PRÉPROGRAMMÉS
- MODE MANŒUVRE MARCHÉ AVANT + ARRIÈRE
- RÉGULATEUR DE VITESSE
- AIDE AU DÉMARRAGE EN CÔTE
- SUSPENSION AVANT À DOUBLE TRIANGLE
- ÉCRAN TACTILE TFT 7 POUCES
- SYSTÈME DE NAVIGATION
- CONNECTIVITÉ APPLE CARPLAY™/ANDROID AUTO™
- CLÉ SANS CONTACT SMART KEY





La nouvelle génération de GT

Vous rêvez de voyages ? Cela tombe bien, la nouvelle NT1100 est vraiment une moto « prête à partir ». Les lignes aérodynamiques dessinent une silhouette élégante et fluide. La bulle réglable sur cinq niveaux et les déflecteurs hauts et bas protègent remarquablement du vent et des intempéries. Comme il se doit, la selle est aussi confortable en solo qu'en duo. De plus, elle permet une position de conduite détendue ou plus dynamique, selon l'humeur et la route. Les équipements GT sont à la hauteur de sa vocation : valises amovibles, poignées chauffantes, prises USB/12 V et porte-paquet. Une béquille centrale facilite et sécurise la maintenance. À côté de la boîte manuelle à six rapports, vous pouvez opter pour la transmission Honda DCT, à six vitesses également.

Le réservoir de 20,4 litres autorise une autonomie potentielle de 400 km. Quant au bicylindre musclé, il pousse fort dès les bas régimes grâce à un couple très présent (104 Nm maxi) et grimpe volontiers dans les tours. Bénéfice pour vous : la sérénité en vitesse de croisière et d'excellentes reprises, sur la bande-son rauque et pulsée de l'échappement. Trois modes de conduite préprogrammés – Urban, Rain et Tour – couvrent la majorité des situations, tandis que deux modes User vous permettent de personnaliser les réglages, mais aussi le contrôle de couple HSTC paramétrable sur trois niveaux. Un régulateur de vitesse complète les équipements de série.

Par sa rigidité très étudiée, le cadre en acier procure robustesse, resenti et stabilité. La fourche inversée Showa de 43 mm à cartouches et le monoamortisseur arrière montrent une excellente réactivité. À l'avant comme à l'arrière, le débattement de 150 mm garantit le confort du roulage. La précharge du ressort est réglable hydrauliquement par une molette. L'adhérence est confiée à des gommes de 120 à l'avant et 180 à l'arrière, l'ABS intégral assurant la progressivité du freinage. Via l'écran tactile couleur de 6,5", la connectivité Apple CarPlay®, Android Auto® et Bluetooth donne accès aux fonctions d'un smartphone (navigation, appels et musique), à condition de disposer d'écouteurs. Les feux de jour s'adaptent automatiquement à la luminosité ambiante. Enfin, au-delà de 50 km/h, un signal se déclenche en cas de freinage d'urgence pour prévenir les véhicules suivants. Comme pour les clignotants, son arrêt est automatique.

Gunmetal Black Metallic, une nouvelle touche 2023 pour la NT1100.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

COUPLE MAXI

104 Nm

EN OPTION

DCT Transmission à double embrayage

TECHNOLOGIE

APPLE CARPLAY® et ANDROID AUTO®

Technologies

- BULLE RÉGLABLE EN HAUTEUR (5 POSITIONS)
- DÉFLECTEURS D'AIR SUPÉRIEURS ET INFÉRIEURS
- 5 MODES DE CONDUITE
- CONTRÔLE DE COUPLE MOTEUR DÉCONNECTABLE (HSTC)
- ÉCRAN TACTILE TFT 6,5 POUCES
- PRISES USB ET 12 V
- POIGNÉES CHAUFFANTES
- ÉTRIERS AVANT 4 PISTONS À MONTAGE RADIAL
- BÉQUILLE CENTRALE



REBEL 1100

Esprit Rebel

Il est temps pour vous de découvrir la Honda Rebel CMX1100. Une silhouette au look sobre et authentique qui rend un hommage nostalgique aux «Bobbers» d’antan, tout en restant dans les codes contemporains.

Le bicylindre en ligne, coupleux et plein de caractère, bénéficie d’un accélérateur électronique, du contrôle de couple Honda HSTC et d’un anti-cabrage. S’y ajoutent quatre modes de conduite: «Standard», pour une conduite détendue à allure modérée mais qui libère son potentiel à mesure que le régime augmente; «Rain» réduit la puissance et le frein moteur, parallèlement à un contrôle du cabrage et du couple pour rouler en toute confiance sur le mouillé; «Sport» donne libre cours aux chevaux tout en réduisant l’intervention des dispositifs anti-cabrage et HSTC; enfin, le mode «User» autorise la personnalisation de ces paramètres. Le régulateur de vitesse est livré de série, tandis que la transmission à double embrayage DCT est proposée en option. La selle conducteur abrite un compartiment de trois litres équipé d’un port de recharge USB type C, et la selle passager se démonte très simplement pour la conduite en solo.

La Rebel CMX1100 adore les virages, servie par des suspensions de qualité: une fourche à cartouches dotée de fourreaux noirs en deux éléments (en aluminium extrudé et coulé) et de tubes de 43 mm bleu marine traités au dioxyde de titane. À l’arrière, les deux combinés-amortisseurs, réglables en précharge, sont accolés à un réservoir à gaz qui assure la constance de l’amortissement. Le freinage avant est confié à un étrier radial à quatre pistons pinçant un disque flottant de 330 mm, relayé à l’arrière par un disque de 256 mm et un étrier simple piston, tous deux couplés d’origine à l’ABS. Les jantes en aluminium coulé arborent des branches en Y au look sport. Elles sont chaussées de pneus imposants de 180/65-16 à l’arrière et 130/70-18 à l’avant.

Une autre version est disponible pour les pilotes souhaitant profiter de tout le potentiel de la Rebel CMX1100, y compris sur de longues distances. Reconnaisable à sa livrée noire, la Rebel CMX1100 Touring se distingue par son large carénage avant, sa bulle compacte et ses valises latérales très pratiques.



En Europe, la CMX1100 est disponible sans les réflecteurs de plaque. Tous les éléments légalement requis sont inclus. L'illustration est celle d'une version US.



L'illustration est celle d'une version US.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

64 kW (87 ch)

COUPLE MAXI

98 Nm

EN OPTION

DCT Transmission à double embrayage

Technologies

- 3 MODES DE CONDUITE PRÉPROGRAMMÉS + 1 MODE UTILISATEUR
- CONTRÔLE DE COUPLE DÉCONNECTABLE (HSTC)
- CONTRÔLE DU CABRAGE
- RÉGULATEUR DE VITESSE
- ÉTRIER AVANT 4 PISTONS À MONTAGE RADIAL
- PRISE USB TYPE-C
- SELLE PASSAGER DÉMONTABLE



rebel

Exprimez-vous !

Une silhouette très dépouillée: voici la CMX500 Rebel, un bobber au charme intemporel et à la personnalité décalée. Facile à vivre et à piloter, c'est une moto fine, basse (avec une hauteur de selle de 690 mm seulement) et maniable, qui donne au conducteur la sensation de faire corps avec elle.

Accessible aux détenteurs du permis «A» limité (35 kW), la Rebel est emmenée par un bicylindre en ligne de 471 cm³ qui délivre une puissance souple et rapidement disponible, tandis que l'embrayage à glissement limité facilite le passage des rapports. Le gros silencieux de type shotgun produit un son riche et pulsé, qui reflète bien le couple généreux à bas régime.

La position de conduite est naturelle et reposante, le placement légèrement tendu des bras complétant logiquement la place centrale des repose-pieds. Le cadre tubulaire en acier apporte une touche de modernité à ce modèle minimaliste chaussé de gomme imposantes. Enfin, il suffit de démonter deux boulons pour passer en configuration solo/duo. Une version Rebel Edition S équipée d'origine d'une tête de fourche, de soufflets de fourche rétro et d'une selle spécifique à surpiqûres en losanges est également disponible.

À noter que deux nouveaux coloris sont disponibles avec la version 2024: vert mat et argent.



COUPLE MAXI

43,3 Nm

PUISSANCE MAXI

35 kW (47,5 ch)

TECHNOLOGIE

FULL LED Éclairage

Technologies

- EMBRAYAGE À GLISSEMENT ASSISTÉ
- CONTACTEUR À GAUCHE
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE Ø 41 MM
- INSTRUMENTATION LCD
- ACCESSIBLE AU PERMIS «A» LIMITÉ 35 KW



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

Diablement attirante

Si la CB1000R se distingue déjà par ses lignes épurées et racées, la version Black Edition a été conçue pour exalter davantage encore vos sens. Comme sa jumelle, elle reçoit le même quatre cylindres en ligne à la vitalité saisissante, assorti de quatre modes de conduite et du contrôle de couple Honda HSTC. La partie-cycle est équipée d'un monobras, d'une fourche inversée réglable Showa à fonctions séparées et gros pistons (SFF-BP) et d'étriers de frein avant radiaux à quatre pistons. L'instrumentation s'affiche sur un écran TFT 5 pouces avec interface à commande vocale Honda Smartphone Voice Control*.

L'originalité de la Black Edition réside dans la finition haut de gamme entièrement noire avec quelques détails en aluminium usiné. Les courbes voluptueuses de l'échappement 4-2-1 adoptent une finition intégralement noire, de même que les écopes du radiateur, les caches de la boîte à air, le réservoir et le capot de selle. Au-dessus du phare à LED, un saute-vent anodisé ajoute l'élégance à la fonctionnalité.

De plus, les tubes de la fourche Showa SFF-BP ont reçu un traitement de surface noir en titane. Mais les atouts de la CB1000R Black Edition vont bien au-delà du look : un quickshifter permet de monter les rapports à la volée sans débrayer, même à plein régime, et facilite les rétrogradages. La sensibilité de la sélection est réglable sur trois niveaux : faible, moyenne ou élevée.



Photo d'action : modèle 2021



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

107 kW (145,5 ch)

COUPLE MAXI

104 Nm

SÉLECTION

QUICKSHIFTER 3 NIVEAUX

Technologies

- HABILLAGE ENTièrement NOIR
- DÉTAILS EN ALUMINIUM
- ÉCRAN TFT 5 POUCES
- 3 MODES DE CONDUITE PRÉPROGRAMMÉS + 1 MODE PERSONNALISABLE
- CONTRÔLE DE COUPLE MOTEUR DÉCONNECTABLE (HSTC)
- SAUTE-VENT ET CAPOT DE SELLE
- COMMANDE VOCALE HONDA SMARTPHONE VOICE CONTROL
- PORT USB TYPE-C





Secoue le cocotier!

Oubliez l'attendu! Pour une nouvelle génération, il est temps de faire bouger les choses. On commence par un tout nouveau twin 755 cm³, huit soupapes, offrant une puissance incroyable et inégalée. On marie ce moteur avec un châssis léger, conçu pour le sport, le tout étroitement enveloppé dans un style de streetfighter qui fait tourner les têtes: telle est l'œuvre de notre team de jeunes designers installé dans notre centre R&D, à Rome. La nouvelle CB750 Hornet peut prendre son envol. Rien d'autre de comparable ne s'en rapproche. Vous désirez profiter de la puissance? Vous avez 67,5 kW à disposition, avec un couple maxi de 75 Nm; vous disposez d'un embrayage à glissement assisté pour faciliter la montée des rapports et contrôler la roue arrière lors des rétrogradages rapides. Ce moteur est aussi affaire de sensation; il délivre, avec son vilebrequin à 270°, un caractère délicieux dans les bas régimes. La sonorité de l'échappement est réglée de telle façon qu'elle offre une impulsion riche en bas et dans les moyens régimes, avant de se transformer en un hurlement rauque à hauts régimes. La précision du système «throttle by wire» (TBW) équivaut à trois modes de conduite: SPORT, STANDARD et PLUIE, ainsi qu'un mode USER personnalisable pour affiner (sur trois niveaux) les systèmes «Honda Selectable Torque Control» (HSTC) et le contrôle de wheelie. Vous pouvez également régler individuellement la délivrance de la puissance, ainsi que le frein-moteur. Toujours pour vous faciliter la tâche, l'écran TFT en couleurs de cinq pouces offre une parfaite interface. On notera encore le système de commande vocale Honda pour smartphones (HSVC), garant de connectivité. Conçue autour d'un nouveau cadre en acier, la Hornet offre une hauteur de selle de 795 mm, elle est donc facile à contrôler. Grâce à sa position de conduite naturellement droite et un poids à vide de 190 kg, elle se dirige rapidement, tout en contrôle, grâce encore au retour précis de la fourche Showa 41 mm SFF-BP-USD et à l'amortisseur arrière Pro-Link. Qu'elle tourne autour d'un pâté de maisons ou qu'elle soit lancée dans une succession de virages, ses dimensions compactes assurent à la fois une très grande agilité et une précision remarquable; les étriers de frein avant radiaux, à quatre pistons, mordent fortement pour garantir une puissance de freinage haute performance. Et le plaisir n'est pas réservé qu'aux seuls détenteurs du permis complet: une adaptation de l'ECU est disponible auprès des concessionnaires Honda pour limiter la puissance à 35 kW, ce qui rend la Hornet compatible avec le permis «A» limité. Une fois les délais légaux passés, le retour à la puissance maximale est tout aussi facile.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

68 kW (92,5 ch)

COUPLE MAXI

75 Nm

POIDS TOUS PLEINS FAITS

190 Kg

Technologies

- OPTION PERMIS «A» LIMITÉ 35 KW DISPONIBLE
- EMBRAYAGE ASSISTÉ & À GLISSEMENT
- TROIS MODES DE CONDUITE DISPONIBLE + PERSONNALISATION PAR L'UTILISATEUR
- SYSTÈME HONDA DE CONTRÔLE DU COUPLE (HSTC)
- SYSTÈME HONDA DE CONTRÔLE VOCAL SMARTPHONE (HSVC)
- FOURCHE SHOWA 41MM SFF-BP-USD
- AMORTISSEUR ARRIÈRE SHOWA PRO-LINK
- ÉTRIER DE FREIN AVANT QUATRE PISTONS NISSIN



HORNET
500

Rejoignez ce style!

En quête d'une moto pleine de piquant? Attendez-vous à succomber au style incisif de la nouvelle CB500 Hornet. En ville, ce roadster ouvertement inspiré de la CB750 vous séduira aussi par sa maniabilité, un atout qu'il doit à sa silhouette compacte, sa position de conduite naturellement droite et sa selle basse.

Ses jantes à cinq rayons, son bras oscillant et ses repose-pieds en aluminium lui garantissent par ailleurs un faible poids, gage d'une formidable réactivité directionnelle. Quant à son double disque avant de Ø 296 mm avec étriers radiaux Nissin à quatre pistons, il lui assure un freinage à la fois puissant et progressif. Côté partie-cycle, la fourche inversée Showa type SFF-BP de Ø 41 mm permet de négocier les virages avec la garantie d'un excellent ressenti de l'adhérence.

Accessible aux détenteurs du permis «A» limité (35 kW), la CB500 Hornet est emmenée par un bicylindre couplé de série à un embrayage à glissement assisté pour une durabilité et des performances accrues, et la promesse d'une expérience placée sous le signe du plaisir pour tous les pilotes, tant novices que chevronnés. Un plaisir auquel contribue également le contrôle de couple Honda HSTC, qui gère la traction de la roue arrière en toutes circonstances, aussi bien sur sol sec qu'humide.

La CB500 Hornet reçoit par ailleurs deux nouveaux équipements très faciles d'utilisation: un commodo rétroéclairé idéalement positionné et un écran TFT couleur 5", conçu pour réduire l'éblouissement en plein soleil. À cela s'ajoute pour la première fois dans cette catégorie la fonction de connectivité offerte par l'application Honda RoadSync qui, utilisée en combinaison avec un smartphone Android ou iOS, permet de suivre des instructions de navigation à l'écran, de passer et de recevoir des appels ou d'écouter de la musique tout en roulant.



PUISSANCE MAXI

35 kW (47,5 ch)

COUPLE MAXI

43 Nm

BOÎTE DE VITESSES

6 RAPPORTS

Technologies

- ACCESSIBLE AU PERMIS «A» LIMITÉ 35 KW
- ÉCRAN TFT 5" AVEC CONNECTIVITÉ ROADSYNC
- CONTRÔLE DE COUPLE DÉCONNECTABLE (HSTC)
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT ASSISTÉ
- FEUX À LED
- ÉTRIERS RADIAUX
- DOUBLE DISQUE AVANT
- FOURCHE INVERSÉE SHOWA SFF-BP Ø 41 MM



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch



NEO SPORTS CAFÉ

La perfection façon minimaliste

Son quatre cylindres démarre et la magie opère. En ville comme sur route sinueuse, attendez-vous à être médusé par la vivacité d'accélération et l'étonnante agilité de la CB650R. Des performances à couper le souffle auxquelles contribue son style Neo Sports Café inspiré de la CB1000R, à laquelle elle emprunte aussi son phare profilé avec insert aluminium et signature lumineuse LED, pour un look minimaliste et incisif que souligne le capot trapézoïdal de sa selle compacte surélevée.

Côté moteur, la CB650R affiche une puissance maximale de 95 ch à 12 000 tr/min et un couple de 63 Nm, mais elle est aussi disponible en version 35 kW avec possibilité de faire rétablir sa pleine puissance par un concessionnaire Honda après obtention du permis A. Le contrôle de couple Honda HSTC gère la traction de la roue arrière tout en souplesse, tant sur sol sec qu'humide, tandis que l'embrayage à glissement assisté évite le blocage de la roue arrière en cas de freinage ou de rétrogradage brutal. La fourche inversée Showa SFF-BP de Ø 41 mm assure pour sa part un contrôle précis et une parfaite perception de l'adhérence. Quant au freinage, il est confié à un double disque avant flottant de Ø 310 mm avec étriers radiaux à quatre pistons.

Un commodo rétroéclairé idéalement positionné et très facile d'utilisation permet de commander un tout nouvel écran TFT couleur 5", conçu pour réduire l'éblouissement en plein soleil. Ce système intégrant une fonction de connectivité via l'application Honda RoadSync offre la possibilité à tout pilote possédant un smartphone Android ou iOS de suivre des instructions de navigation à l'écran, de passer et de recevoir des appels ou d'écouter de la musique tout en roulant. Et pour une visibilité rehaussée, le signal automatique de freinage d'urgence (ESS) active les feux de détresse arrière en cas de freinage appuyé.

Gage d'une expérience de pilotage hors du commun, la CB650R se dote également de la technologie exclusive Honda E-Clutch qui, synonyme de plaisir et de liberté, laisse le choix au pilote d'utiliser ou non le levier d'embrayage. Que ce soit pour démarrer, passer les rapports ou s'arrêter, il suffit d'actionner le sélecteur. L'embrayage électronique se charge du reste – avec rapidité et souplesse – tel un pilote de course aguerri. Il en résulte un meilleur contrôle, notamment dans les virages ou en cas de trafic dense. Et si vous avez besoin de l'embrayage? Aucun problème, il reste opérationnel à tout moment.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

70 kW (95 ch)

COUPLE MAXI

63 Nm

EN OPTION

Honda E-Clutch

Technologies

- EMBRAYAGE À GLISSEMENT ASSISTÉ
- FOURCHE INVERSÉE SHOWA SFF-BP Ø 41 MM
- MONOAMORTISSEUR SHOWA
- ÉTRIERS AVANT 4 PISTONS À MONTAGE RADIAL
- ÉCRAN TFT AVEC CONNECTIVITÉ HONDA ROADSYNC
- PRISE USB TYPE-C
- SIGNAL AUTOMATIQUE DE FREINAGE D'URGENCE (ESS)
- DISPONIBLE EN VERSION 35 KW





Encore plus adulte

À la recherche de nouvelles et fortes sensations ? La CBR300R vous offre cela grâce à sa légèreté et à un comportement pétillant. Savant mélange de la philosophie minimaliste propre au Neo Sports Café avec la vision d'ingénieurs qui prennent soin de chaque détail, la CBR300R est une moto faite pour le plaisir. Peu importe comment vous la voyez – une étape avant le passage à une moto plus grande ou un complément idéal et sympa à une machine de grande cylindrée ? – la CBR300R procure un plaisir de conduite absolu. Le guidon conique n'est pas là que pour un seul effet optique, il garantit aussi une grande précision aux vitesses les plus basses. L'écran LCD filigrane montre clairement toutes les informations nécessaires, la vitesse, le régime du moteur et le niveau de carburant, comme le rapport utilisé qui apparaît sur un fond négatif afin de vous permettre de savoir toujours quelle vitesse est enclenchée. Le nouveau revêtement de la selle est confortable et durable. Les carénages latéraux en aluminium se marient parfaitement avec les pièces métalliques du moteur, du cadre et du bras oscillant, peintes en noir, une couleur adoptée aussi pour les roues en aluminium. Signe d'appartenance à une famille très spéciale de la gamme Honda, l'inscription CB se retrouve sur le silencieux et sur les carénages latéraux.

Léger et garantissant une grande stabilité, le châssis en tubes d'acier diamant est aussi le garant d'un feedback remarquable, de sensations fortes, tout en offrant une grande agilité et une maniabilité idéale. L'aménagement général ne peut faire oublier le lien de parenté avec une prestigieuse grande-sœur, la CB1000R. Le châssis, fait de composants de haute qualité, offre un comportement tout en finesse grâce à la nouvelle fourche inversée Showa SFF-BP Ø 41 mm, alors que l'amortisseur arrière est réglable en pré-charge. L'équipement pneumatique – 110/70R-17 à l'avant, 150/60R-17 à l'arrière – garantit une traction maximale. Un freinage efficace et puissant est assuré par un étrier radial à quatre pistons qui agit sur un disque flottant de Ø 296 mm. Le frein est équipé d'un antiblocage ABS double-canal, combiné avec le système IMU (Inertial Measurement Unit), qui empêche un soulèvement de la roue arrière lors d'un freinage puissant.

Le monocylindre DOHC quatre soupapes est un joyau compact qui développe 17,5 Nm à 7'750 tours/minute et 22,9 kW à 9'000 tours. Le couple moteur élevé permet des accélérations puissantes à la sortie des virages, il est aussi le garant d'une vitesse de croisière élevée. Pour améliorer encore le contrôle dans le trafic urbain, un nouvel embrayage assisté à glissière est proposé pour la boîte à six rapports, facilitant les changements de vitesses et diminuant les « sursauts » indésirables de la roue arrière lors de freinages violents et de changements de vitesse rapides.

Non, la CBR300R n'est pas construite comme les autres. Étonnez-vous, vous allez être conquis!



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

22.9 kW (31 ch)

COUPLE MAXI

27.5 Nm

SUSPENSION

**41 mm FOURCHE INVERSÉE
SHOWA SFF-BP**

Technologies

- MONOCYLINDRE SIMPLE ACT 4 SOUPAPES
- EMBRAYAGE ASSISTÉ À GLISSIÈRE
- BOÎTE À SIX VITESSES
- ÉCRAN LCD AVEC INDICATION DU RAPPORT ENGAGÉ
- ÉCLAIRAGE FULL LED
- DISQUE Ø 296 MM AVEC ÉTRIER RADIAL 4 PISTONS
- ABS DOUBLE-CANAL AVEC CONTRÔLE IMU
- PNEUS 110/70R-17 À L'AVANT ET 150/60R-17 À L'ARRIÈRE



CB
125R

NEO SPORTS CAFÉ

Voyez grand, voyez loin

Cadette de la famille Neo Sports Café, la CB125R offre un concentré de performances sous un style minimaliste radical inspiré de ses aînées. Légère, compacte et agile, c'est la moto idéale pour ceux qui désirent se lancer à la conquête de la ville.

Le monocylindre à double arbre à cames développe une puissance de 15 ch et un couple maxi de 11,6 Nm, pour une consommation ascétique de 2,2 l/100 km. La partie-cycle bénéficie d'une fourche inversée Showa haut de gamme à fonctions séparées SFF-BP. Avec l'amortissement de la compression dans un bras de fourche, l'amortissement de la détente dans l'autre et de gros pistons, cette suspension assure un travail d'excellente qualité. Elle améliore le ressenti, l'absorption des chocs et le contrôle de la direction. La partie-cycle se complète de pneus de bonne dimension et d'un ABS intégral, commandé par une centrale inertielle.

L'élégant phare rond néo-rétro intègre des feux de jour et tout l'éclairage est à LED. Le tableau de bord très mince affiche la vitesse, le régime moteur, la jauge à essence et le rapport engagé.

La CB125R offre le choix entre quatre coloris: gris mat, bleu mat, rouge et noir Black Edition.



PUISSANCE MAXI

11 kW (15 ch)

COUPLE MAXI

11,6 Nm

SUSPENSION

41 mm **FOURCHE INVERSÉE
SHOWA SFF-BP**

Technologies

- BOÎTE SIX VITESSES
- EMBRAYAGE À GLISSEMENT ASSISTÉ
- ÉTRIERS AVANT 4 PISTONS À MONTAGE RADIAL
- ÉCLAIRAGE FULL LED
- ÉCRAN LCD



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

CL

Votre propre reflet

Retour en 1962. Notre toute première «scrambler» routière, la CL72, faisait ses débuts. Nous pensions que l'heure était venue de proposer une nouvelle race de machines, pour les routes d'alors. Notre style «scramble» commença avec un réservoir de 12 litres, arrondi, doux, parfaitement formé, avec d'authentiques tampons de caoutchouc à hauteur des genoux pour garantir le meilleur confort. Et tout ce qui était possible – moteur, cadre, suspension – était noir, histoire de minimiser au maximum le look. Des soufflets de caoutchouc protégeaient les tubes de fourche, comme il était de mise à l'époque. Le guidon surélevé, large, assurait un contrôle excellent, dans la plus pure tradition CL. Tradition, encore, avec le silencieux d'échappement relevé, le son distinctif, le petit bouclier inox percé. Et la double sortie. C'était hier, c'est aujourd'hui! Pour rester dans les choses simples, un cadran arrondi abrite l'écran LCD négatif; le classique phare rond dispose désormais de quatre ampoules LED qui assurent une signature lumineuse distincte. Nous avons construit le CL500, c'est à vous de le personnaliser. Commençons par la couleur: vous préférez l'orange bonbon («Candy Orange») ou vous êtes plutôt «Blue Metallic»? À moins que ce ne soit l'ultra-moderne «Mat Gunpowder Black» ou le robuste «Mat Green». Ajoutez ensuite tout ce dont vous avez besoin pour la façon dont vous désirez rouler ou l'apparence que vous voulez laisser; à l'arrière, le sous-châssis permet de monter toute une série d'accessoires d'origine Honda, comme les plus ou moins grandes sacoques souples. Une touche «off-road vintage»? Choisissez la visière de phare, les protèges-articulations et les panneaux de numéros latéraux; pour compléter le look, il existe même un garde-boue avant surélevé. Proposant un couple de 43,4 Nm, le moteur bicylindre, conforme au permis «A» limité (35 kW), a été réglé pour délivrer une réponse nette – le style «scrambler» – et une accélération douce. Il dispose également d'un embrayage à glissement assisté, qui garantit les changements de vitesses vers le haut comme vers le bas – six rapports – fluides et faciles. La position de conduite est droite, les bras et les genoux placés dans une posture naturelle et confortable, est idéale pour contrôler la CL500, que ce soit en ville ou dans en campagne. Les roues – 19 et 17 pouces – et la suspension absorbent parfaitement les terrains accidentés. La CL500 se remarque pas son style brut et ces détails qui ne viennent que grâce à une longue histoire et qui ne demandent qu'à être choisis, montés, personnalisés... et appréciés. Comme c'était le cas en 1962. Pour faciliter le choix du look, nous proposons trois kits d'accessoires prêts à être montés: STYLE, AVENTURE et VOYAGE.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

35 kW (47,5 ch)

COUPLE MAXI

43,4 Nm

ACCESSIBLE AU PERMIS

A Limité 35 kW (47,5 ch)

Technologies

- PUISSANCE MAXI 35kW
- EMBRAYAGE ASSISTÉ & À GLISSEMENT
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE SHOWA 41MM
- DOUBLE AMORTISSEUR ARRIÈRE RÉGLABLE
- ROUES AVANT ET ARRIÈRE 19/17 POUCES
- DISQUE AVANT FLOTTANT 310MM & ÉTRIER DOUBLE-PISTON
- DISPLAY LCD NÉGATIF & ECLAIRAGE LED
- TECHNOLOGIE (ESS) DE SIGNAL DE STOP D'URGENCE



CB125F

Lancez-vous !

La CB125F vous ouvre les portes du monde de la moto, de l'indépendance. Bâtie autour d'un moteur eSP aussi propre qu'économique, c'est une machine légère et parfaitement adaptée à la conduite en ville. Sa parenté avec la famille CB se retrouve dans le réservoir évasé et les écopos latérales argentées. Le tête de fourche aux formes anguleuses et le saute-vent protègent des turbulences. À l'arrière, les ressorts rouges ajoutent une note sport et la poignée de maintien sera appréciée en duo. Une béquille centrale facilite l'entretien de la chaîne à joints toriques étanches.

L'infatigable monocylindre à injection, toujours aussi performant, est incroyablement économe en carburant : 1,5 l/100 km, soit 800 km d'autonomie potentielle. De plus, l'emploi d'un alterno-démarrreur permet un gain de poids.

La partie-cycle tubulaire en acier haute résistance se montre très maniable en ville. Sur les élégantes roues à branches de 18 pouces en aluminium coulé, le freinage combiné CBS gère le disque avant et le tambour arrière. Au-dessus du phare à LED, l'instrumentation numérique affiche notamment le rapport engagé, la consommation instantanée et moyenne, l'autonomie restante ainsi qu'un indicateur de conduite économique.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

8 kW (11 ch)

COUPLE MAXI

10,9 Nm

CONSOMMATION D'ESSENCE

1,4 L/100 km

Technologies

- MONOCYLINDRE ESP
- ENSEMBLE ALTERNO-DÉMARRREUR
- BOÎTE CINQ VITESSES
- HAUTEUR DE SELLE 790 MM
- POIDS TOUS PLEINS FAITS 117 KG
- CADRE EN ACIER HAUTE RÉSISTANCE
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE
- COMBINÉS-AMORTISSEURS
- FREIN AVANT À DISQUE



Dax

ST125

Dax... et relax !

Né à la fin des années soixante, tout ce qui a fait le DAX si apprécié à l'époque – sa petite taille, son moteur facile à vivre, sa direction légère – le rend encore plus agréable aujourd'hui. Nous avons ajouté plus de puissance, un cadre, une suspension et des freins améliorés. Mais l'essence même est restée: conduire, c'est le fun! Pourquoi le DAX s'appelle-t-il DAX, pourriez-vous demander? C'est parce que le look de son cadre, en acier embouti en forme de T, ressemble plutôt à un brave teckel. Les autres pièces sont aussi parfaitement dans le style néo-rétro, le petit guidon surélevé, le silencieux d'échappement inspiré du tout-terrain et la double selle donnent au DAX cette forme incomparable et si charmante. La barre d'appui, à l'arrière, est magnifiquement chromée; son style, là-encore, est parfait et cet élément offre également au passager une prise en main efficace. Un couvercle protège la chaîne de transmission finale, protection efficace face aux éléments (et aux vêtements amples). Les roues noires de 12 pouces, à cinq rayons, ajoutent une touche dans le domaine de la modernité. Il en va de même pour l'éclairage LED complet et l'affichage compact et circulaire du cadran LCD négatif.

Le DAX est pour tout le monde. Nous avons donc simplifié sa conduite. À partir d'une hauteur de selle de seulement 775 mm, le contrôle est naturel, par la position de conduite droite et détendue. La suspension est de haute qualité: fourche avant USD de 31 mm et amortisseurs arrière jumelés – offrent une conduite confortable, tout comme les larges pneus avant et arrière qui adhèrent parfaitement sur une large variété de surfaces.

Pour la tranquillité de l'utilisateur, un système ABS monocanal équipe les étriers hydrauliques avant et arrière. Conçu pour la durabilité et pour assurer une fluide livraison de la puissance, le moteur 125 cm³ refroidi par air propose une puissance de pointe de 6,9 kW avec un couple de 10,8 Nm. Cela garantit de vives accélérations en ville et une vitesse de croisière, à deux, de 90 km/h. Le DAX consomme également du carburant, mais très modestement (un litre pour 63,6 km, selon les normes WMTC). Pour rendre la vie encore plus simple, un embrayage centrifuge remplace le traditionnel levier: il suffit d'ouvrir l'accélérateur et de partir! Le passage des quatre vitesses s'effectue au pied, mais le système assure tout le travail.



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

6,9 kW (9,5 ch)

COUPLE MAXI

10,8 Nm

BOÎTE DE VITESSES

4 RAPPORTS

Technologies

- HAUTEUR DE SELLE 775 MM
- FOURCHE UP SIDE DOWN (USD)
- DOUBLE AMORTISSEUR ARRIÈRE
- MOTEUR MONOCYLINDRE 2 SOUPAPES
- ÉCHAPPEMENT DE HAUT NIVEAU
- TABLEAU DE BORD LCD À AFFICHAGE NÉGATIF
- ÉCLAIRAGE À LED COMPLET
- FREINAGE HYDRAULIQUE À DISQUE AVEC CONTRÔLE ABS



Monkey

À vous de jouer !

Né en 1961, ce « gros jouet » emblématique des années 1970 accroît encore son pouvoir de séduction et sa facilité d'utilisation au quotidien, avec un millésime 2022 largement repensé.

Il reçoit un tout nouveau monocylindre 4 temps simple arbre à cames de 125 cm³ refroidi par air et placé à l'horizontale. Plus ludique en ville, c'est aussi un moteur conforme à la norme Euro 5. Il est accouplé à une nouvelle boîte à 5 rapports (contre 4 précédemment), plus agréable sur les longs trajets et offrant une meilleure vitesse de croisière. Le cadre monopoutre en acier garantit robustesse et stabilité. Il coopère avec une fourche inversée recouverte d'un traitement aluminium et, à l'arrière, un bras oscillant de section ovale (rappel des rondeurs du Monkey), associé à une paire de combinés-amortisseurs progressifs. Des pneus de 12" à profil mixte participent au confort de roulage, comme la selle rembourrée.

Avec son guidon relevé, ses coloris vifs, son pare-chaaleur et ses garde-boue chromés, le style reste fidèle à l'original tout en offrant aux jeunes un côté « funky » qui les distinguera à coup sûr. Sous le look rétro, la technologie moderne est omniprésente au bénéfice de la sécurité : éclairage Full LED, instrumentation digitale avec compteur/compte-tours, deux totalisateurs partiels, jauge à essence, disques de frein avant/arrière et ABS avant géré par la centrale électronique, pour limiter le délestage de la roue arrière en cas de freinage brutal.

En 2023, le Monkey arrive avec Trois nouvelles adaptations de couleurs, qui recouvrent également le siège!



Photos d'action : modèle 2022



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

6,9 kW (9 ch)

COUPLE MAXI

11 Nm

BOÎTE DE VITESSES

5 RAPPORTS

Technologies

- MONOCYLINDRE 125 CM³ SIMPLE ACT REFROIDI PAR AIR
- BOÎTE 5 VITESSES À EMBRAYAGE MANUEL
- CADRE MONOPOUTRE EN ACIER
- FOURCHE INVERSÉE
- HAUTEUR DE SELLE 775 MM
- FREINS À DISQUES, ABS AVANT
- CONTRÔLE DU DÉLESTAGE DE L'ARRIÈRE PAR CENTRALE INERTIELLE
- PNEU AVANT 120/80-12, ARRIÈRE 130/80-12





Le fun incarné

Depuis 2013, le MSX Grom (auparavant dénommé mini Street X-Treme) ravit une nouvelle génération de motards en herbe à travers le monde. Cette petite moto qui voit grand se distingue par son côté ludique, minimaliste et son originalité. L'habillage funky se prête volontiers à la customisation puisque tous les panneaux se démontent facilement grâce à trois gros boulons. Surplombant le phare vertical à LED, à la signature lumineuse très reconnaissable, l'instrumentation numérique compacte intègre un compte-tours et un indicateur de rapport engagé, outre le compteur de vitesse, deux totaliseurs partiels, la jauge à essence et la montre.

Tonique, le moteur 125 cm³ affiche une puissance maxi de 10 ch grâce à l'injection électronique. La boîte manuelle à cinq rapports optimise l'étagement et permet une vitesse maximale de 95 km/h.

La fourche inversée à tubes de 31 mm améliore la qualité d'amortissement et les tés supérieur et inférieur, amplement dimensionnés, favorisent la mania-bilité et le ressenti. En somme, une puce urbaine au caractère enjoué et aux équipements dignes d'une plus grosse cylindrée.

Trois nouvelles couleurs sont disponibles pour le MSX, millésime 2023.



Die Fotos zeigen die 21YM



Plus d'informations sur : www.hondamoto.ch

PUISSANCE MAXI

7,4 kW (10 ch)

COUPLE MAXI

11,1 Nm

VITESSE MAXI

95 km/h

Technologies

- MONOCYLINDRE 124,9 CM³ REFRIGÉRIÉ PAR AIR
- BOÎTE MANUELLE 5 RAPPORTS
- CADRE MONOPOUTRE EN ACIER
- FOURCHE INVERSÉE Ø 31 MM
- HAUTEUR DE SELLE 761 MM
- FREINS À DISQUE AVANT ET ARRIÈRE
- JANTES 12 POUCES EN ALUMINIUM COULÉ
- PNEU AVANT 120/70-12, ARRIÈRE 130/70-12



Caractéristiques techniques

Motor

Motor typ	4-temps refroidi par eau 24 soupapes SOHC, 6 cylindres à plat	4-temps refroidi par eau 24 soupapes SOHC, 6 cylindres à plat
Hubraum	1'833 cm³	1'833 cm³
Max. Leistung	93 kW (126,5 ch) @ 5'500 tr/min	93 kW (126,5 ch) @ 5'500 tr/min
Max. Drehmoment	170 Nm @ 4'500 tr/min	170 Nm @ 4'500 tr/min
Kraftstoffverbrauch / CO ₂ -Emissionen	5,5 l/100 km / 127 g/km	5,5 l/100 km / 127 g/km

Fahrwerk, Abmessungen und Gewichte

L x B x H (mm)	2'615 × 925 × 1'430 (MT) 2'615 × 905 × 1'430 (DCT)	2'475 x 925 x 1'340
Sitzhöhe (mm)	745	745
Radstand (mm)	1'695	1'695
Eigengewicht vollgetankt (kg)	385 (MT) 390 (DCT)	367

Bereifung, Radaufhängung und Bremse

Bremse (vorne/hinten)	Double disque hydraulique D-CBS ø 320 x 4,5 mm avec étriers 6 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté / Simple disque hydraulique ventilé D-CBS ø 316 x 11 mm avec étrier 3 pistons, ABS et plaquettes métal fritté + frein de parking (DCT)	Double disque hydraulique D-CBS ø 320 x 4,5 mm avec étriers 6 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté / Simple disque hydraulique ventilé D-CBS ø 316 x 11 mm avec étrier 3 pistons, ABS et plaquettes métal fritté + frein de parking (DCT)
Bereifung (vorne/hinten)	130/70 R18 / 200/55 R16	130/70 R18 / 200/55 R16
Radaufhängung vorne	Double triangle avec mono-amortisseur	Double triangle avec mono-amortisseur
Radaufhängung hinten	Pro-Link avec mono-amortisseur réglable en précharge	Pro-Link avec mono-amortisseur réglable en précharge



Beta Silver Metallic (DCT)



New 2024 Colour
Pearl Glare White (DCT)



New 2024 Colour
Mat Armored Green Metallic



New 2024 Colour
Heavy Gray Metallic-U (MT-DCT)

NT1100

Bicylindre en ligne calé à 270°, 4 temps, simple ACT Unicam et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau
1084 cm³
75 kW (102 ch) @ 7'500 tr/min
104 Nm @ 6'250 tr/min
5l/100 km / 116 g/km

2'240 x 865 x 1'360

820

1'535

238 (MT) 248 (DCT)

Double disque hydraulique ø 310 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté. / Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes métal fritté.

120/70 R17 / 180/55 R17

Fourche inversée à cartouche Showa ø 43 mm réglable en précharge. Débattement 150 mm

Pro-Link avec monoamortisseur à gaz Showa réglable en précharge. Débattement 150 mm



Mat Iridium Grey Metallic (MT-DCT)



New 2024 Colour
Mat Jeans Blue Metallic (MT-DCT)



New 2024 Colour
Candy Chromosphere Red (MT-DCT)



Pearl Glare White (MT-DCT)



Gunmetal Black Metallic (MT-DCT)

CMX1100 REBEL

Bicylindre en ligne calé à 270°, 4 temps, simple ACT Unicam et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau, Euro5
1'084 cm³
64 kW (87 ch) @ 7'000 tr/min
98 Nm @ 4'750 tr/min
4,9l/100 km / 114 g/km (MT) 5,3l/100 km / 123 g/km (DCT)

CMX1100 MT: 2240 × 853 × 1115
CMX1100 DCT: 2240 × 834 × 1115
CMX1100T MT: 2240 × 853 × 1180
CMX1100T DCT: 2240 × 848 × 1180

700

1'520

CMX1100 MT: 238 / DCT: 233
CMX1100T MT: 238 / DCT: 248

Simple disque hydraulique flottant ø 330 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté / Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes métal fritté

130/70 R18 / 180/65 R16

Fourche à cartouche ø 43 mm réglable en précharge. Débattement N.C.

2 combinés-amortisseurs à réservoir séparé, réglable en précharge. Débattement N.C.



New 2024 Colour
Iridium Gray Metallic (MT-DCT)



Gunmetal Black Metallic (MT-DCT)



New 2024 Colour
Gunmetal Black Metallic (CMX1100 Touring MT-DCT)

CMX500 REBEL

Bicylindre en ligne, 4 temps, double ACT et 8 soupapes, refroidi par eau, Euro 5
471 cm³
34 kW (46 ch) @ 8'500 tr/min
43,3 Nm @ 6'000 tr/min
3,7 l/100 km / 85 g/km

2'205 x 820 x 1'090

690

1'490

191

Simple disque hydraulique ø 296 mm avec étrier 2 pistons, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, antiblocage ABS

130/90 R16M/C 67H / 150/80 R16M/C 71H

Fourche ø 41 mm

Combinés-amortisseur Showa, réglables en précharge (2 positions)



Mat Gunpowder Black Metallic



New 2024 Colour
Seal Silver Metallic



New 2024 Colour
Mat Laurel Green Metallic



New 2024 Colour
Pearl Shining Black Special Edition

Caractéristiques techniques

Moteur

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau, Euro 5
Cylindrée	998 cm³
Puissance maxi	107 kW (145,5 ch) @ 10'500 tr/min
Couple maxi	104 Nm @ 8'250 tr/min
Consommation / Émissions de CO ₂	5,9l/100 km / 137 g/km

Partie-cycle, dimensions et poids

L x l x H (mm)	2'120 x 789 x 1'090
Hauteur de selle (mm)	830
Empattement (mm)	1'455
Poids tous pleins faits	214

Roues, suspensions et freins

Frein (avant/arrière)	Double disque hydraulique flottant ø 310 mm avec étriers radiaux 4 pistons, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier 2 pistons, antiblocage ABS
Dimension pneu (avant/arrière)	120/70 ZR17 / 190/55 ZR17
Suspension avant	Fourche inversée Showa BPF
Suspension arrière	Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable, débattement 131 mm



Graphite Black



Graphite Black

Pearl Glare White



Mat Iridium Gray Metallic

Mat Goldfinch Yellow

CB750 HORNET

Bicylindre en ligne, simple ACT et 8 soupapes, à refroidissement liquide
755 cm³
67,5 kW (92 ch) @ 9'500 U/min
75 Nm @ 7'250 U/min
4,3 l/100 km / 107 g/km

2'090 x 780 x 1'085
795
1'420
190

Double disque ø 296 mm, avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS / Simple disque ø 240 mm, avec étrier simple piston, ABS

120/70ZR-17 / 160/60ZR-17

Fourche inversée ø 41 mm Showa SFF-BP, réglable en précharge

Système Pro-link avec monoamortisseur Showa, réglable en précharge, débattement 150 mm

CB500 HORNET

Bicylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau
471 cm³
35 kW (58 ch) @ 8,600 U/min
43 Nm @ 6,500 U/min
3,5L/100km / 80 g/km

2'080 x 800 x 1'060
785
1'410
188

Double disque hydraulique ø 296 x 4 mm avec étriers 4 pistons à montage radial et plaquettes résine, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS

120/70ZR17M/C / 160/60ZR17M/C

Fourche télescopique inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, débattement NC

Monoamortisseur Pro-Link réglable en précharge (5 pos), débattement NC



Grand Prix Red

Pearl Himalayas White



Mat Gunpowder Black Metallic



Caractéristiques techniques

Moteur

Type	4 cylindres en ligne 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau	Monocylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	649 cm³	286 cm³
Puissance maxi	70 kW (95 ch) @ 12,000 tr/min 35 kW (58 ch) @ 10,500 tr/min (A-35 kW)	22,9 kW (31 ch) @ 9'000 tr/min
Couple maxi	63 Nm @ 9,500 tr/min 49 Nm @ 4,500 tr/min (A-35 kW)	27,5 Nm @ 7'750 tr/min
Consommation / Émissions de CO ₂	4,9 L/100km / 113g/km	3,3 l/100 km

Partie-cycle, dimensions et poids

L x l x H (mm)	2'130 x 780 x 1'075	2'012 x 802 x 1'052
Hauteur de selle (mm)	810	799
Empattement (mm)	1'450	1'352
Poids tous pleins faits	205kg (E-Clutch 207kg)	144

Roues, suspensions et freins

Frein (avant/arrière)	Double disque hydraulique flottant ø 310 mm avec étriers radiaux 4 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS	Simple disque hydraulique flottant ø 296 mm avec étrier radial 4 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS
Dimension pneu (avant/arrière)	120/70 ZR17 / 180/55 ZR17	110/70R17M/C 54H / 150/60R17M/C 65H
Suspension avant	Fourche télescopique inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, débattement NC	Fourche télescopique inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, débattement 130 mm
Suspension arrière	Monoamortisseur réglable en précharge (10 positions), débattement NC	Pro-Link avec monoamortisseur réglable en précharge (5 pos.), débattement 107 mm



New 2024 Colour
Candy Chromosphere Red



New 2024 Colour
Mat Gunpowder Black Metallic



Mat Gunpowder Black Metallic



Mat Pearl Agile Blue



New 2024 Colour
Pearl Smoky Gray



New 2024 Colour
Mat Laurel Green Metallic



Candy Chromosphere Red



Mat Gunpowder Black Metallic



Mat Crypton Silver Metallic



Candy Caribbean Blue



Mat Laurel Green Metallic



New 2024 Colour
Black



New 2024 Colour
Imperial Red Metallic



Candy Chromosphere Red



Mat Jeans Blue Metallic



Mat Gunpowder Black Metallic



Candy Energy Orange



New 2024 Colour
Mat Marvel Blue Metallic



CB125R

Monocylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes, refroidi par eau, Euro 5
124,9 cm³
11 kW (15 ch) @ 10'000 tr/min
11,6 Nm @ 8'000 tr/min
2,1 l/100 km / 50 g/km

2'015 x 820 x 1'055
816
1'345
130

Simple disque hydraulique flottant ø 296 mm avec étrier radial 4 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS
110/70 R17 / 150/60 R17
Fourche télescopique inversée SFF-BP ø 41 mm, débattement NC
Mono amortisseur

CL500

Bicylindre en ligne, 4 temps, double ACT et 8 soupapes, refroidi par eau
471 cm³
34,3 kW (46,6 ch) @ 8'500 tr/min
43,4 Nm @ 6'000 tr/min
3,77 l/100 km / 86 g/km

2'175 x 830 x 1'135
790
1'484
191

Simple disque hydraulique flottant ø 310 mm avec étrier 2 pistons, antiblocage / Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, antiblocage
110/80 R19M / 150/70 R17
Fourche ø 41 mm, débattement 150 mm
Combinés amortisseur, réglables en précharge (5 positions)

CB125F

Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air
124 cm³
8 kW (11 ch) @ 7'500 tr/min
10,9 Nm @ 6'000 tr/min
1,4 l/100 km / 34 g/km

2'015 x 750 x 1'100
790
1'280
117

Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier CBS / Tambour mécanique ø 130 mm
80/100 R18 / 90/90 R18
Fourche hydraulique ø 31 mm, Débattement NC
Combinés amortisseur, réglables en précharge (5 positions)

Caractéristiques techniques

Moteur

Type	Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air	Monocylindre 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air
Cylindrée	124 cm³	124 cm³
Puissance maxi	6,9 kw (9,5 PS) @ 7'000 tr/min	6,9 kW (9 ch) @ 6'750 tr/min
Couple maxi	10,8 Nm @ 5'000 tr/min	11 Nm @ 5'500 tr/min
Consommation / Émissions de CO ₂	1,4 l/100 km / 35 g/km	1,5l/100 km / 35 g/km

Partie-cycle, dimensions et poids

L x l x H (mm)	1'760 x 760 x 1'020	1'710 x 755 x 1'030
Hauteur de selle (mm)	775	775
Empattement (mm)	1'200	1'145
Poids tous pleins faits	107	104

Roues, suspensions et freins

Frein (avant/arrière)	Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier double piston / Simple disque hydraulique ø 190 mm avec étrier simple piston	Simple disque hydraulique flottant ø 220 mm, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 190 mm
Dimension pneu (avant/arrière)	120/70-12M/C / 130/70-12M/C	120/80-12M/C / 130/80-12M/C
Suspension avant	Fourche inversée ø 31 mm, débattement 100 mm	Fourche télescopique inversée, débattement 100 mm
Suspension arrière	2 combinés amortisseurs, débattement 120 mm	2 combinés amortisseurs



Pearl Nebula Red



Pearl Cadet Gray



Pearl Shining Black



Pearl Nebula Red



Banana Yellow

MSX125

Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air, Conformité Euro5
124 cm³
7,4 kW (10 ch) @ 7'250 tr/min
11,1 Nm @ 6'000 tr/min
1,5 l/100 km / 35 g/km

1'760 x 720 x 1'015
761
1'200
103

Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier double piston, antiblocage ABS / Simple disque hydraulique ø 190 mm avec étrier simple piston
120/70 R12 / 130/70 R12
Fourche inversée ø 31 mm
Monoamortisseur



Mat Dim Grey Metallic



Splendid Blue



Pearl Gayety Red



Honda technologies

Honda a développé et appliqué à sa gamme motos diverses technologies innovantes, toutes conçues pour améliorer votre sécurité, votre confort et l'impact sur l'environnement.

	AIR BAG L'airbag monté sur le réservoir – chose unique en motocyclisme – est conçu pour offrir un niveau de sécurité supplémentaire et permettre au pilote de rouler l'esprit tranquille.
	ABS Système de freinage antiblocage. Surveille la vitesse de rotation des roues afin d'éviter leur blocage lors des phases de freinage.
	CBS Système de freinage combiné. Actionne simultanément les freins avant et arrière lorsque la commande de frein arrière est actionnée, pour une répartition optimale et donc plus efficace du freinage.
	TRANSMISSION À DOUBLE EMBRAYAGE Combine le plaisir de piloter d'une transmission manuelle et la commodité d'une transmission automatique, pour plus de confort et de performance sportive.
	EURO 5 Conforme aux normes antipollution Euro 5.
	NORME EURO 5+ Conforme aux normes antipollution Euro 5+.
	CLÉ CODÉE Système antidémarrage Honda limitant les risques de vol en ne permettant de démarrer qu'avec l'une des deux clés codées d'origine.
	CONTRÔLE DE COUPLE Si le système de contrôle de traction HSTC détecte une perte imminente de motricité, il réduit le couple moteur pour permettre à la roue arrière de récupérer l'adhérence.
	ASSISTANCE AU DÉMARRAGE EN CÔTE Après un arrêt en pente, une pression supplémentaire sur le frein maintient la pression hydraulique sur l'étrier arrière – au moment de repartir, il suffit de mettre les gaz.
	CONTRÔLE DU CABRAGE La centrale inertielle mesure l'angle de tangage, puis relie ce paramètre à la vitesse de rotation des roues avant et arrière pour gérer la levée du train avant en fonction du niveau d'intervention choisi. Le niveau 1 correspond à un contrôle minimal, le niveau 2 est intermédiaire et le niveau 3 maximal. Il est aussi possible de désactiver complètement le contrôle du cabrage.

	HONDA ROADSYNC Ce système de commande vocale basé sur la connectivité Bluetooth facilite la gestion de la navigation, des appels, des messages et de la musique en conduisant. Disponible pour smartphones Android et iOS.
	FEUX À LED Plus lumineux et plus économes en électricité que les ampoules classiques, ils s'allument sans effet retard et durent plus longtemps.
	SYSTÈME D'INJECTION ÉLECTRONIQUE Un système informatisé de cartographie maintient une grande puissance et une performance réactive en toutes circonstances.
	MARCHE ARRIÈRE Faire entrer – ou sortir – la Gold Wing n'importe où est un jeu d'enfant grâce à l'ajout d'une « marche arrière » facile à utiliser.
	CLÉ SANS CONTACT Clef à puce intelligente qui permet une connexion à distance (moins de 2 m) et d'initier le démarrage du moteur ou l'ouverture de la selle d'une simple pression sur un bouton.
	SÉLECTEUR DE MODE DE CONDUITE Chaque mode ajuste spécifiquement différents paramètres tels que la puissance fournie, le niveau de frein moteur, l'amortissement des suspensions, l'ABS et le contrôle de couple HSTC.
	ÉTRIERS RADIAUX Les étriers de frein à montage radial assurent un meilleur alignement par rapport au disque. De plus, leur fixation aux deux extrémités augmente leur rigidité et améliore l'efficacité du freinage.
	PRISE USB Un port USB est intégré près du tableau de bord, pas besoin d'adaptateur : il suffit de brancher le câble de l'appareil et vous pouvez partir.
	ÉCRAN TFT Un écran tactile couleur pour gérer les modes de conduite, la navigation et la connectivité Bluetooth audio/smartphone.
	ÉCRAN LCD Des informations et des voyants lisibles et clairs présentés sur un affichage riche facilitant la lecture.





- DÉCOUVREZ LES TOUT DERNIERS MODÈLES
- NAVIGUEZ DANS LA GALERIE VIDÉO
- CONFIGUREZ VOTRE MOTO
- FAITES VOTRE CHOIX DE COLORIS ET D'ACCESOIRES
- PROFITEZ DES FONCTIONNALITÉS 3D ET AR









46

47

The Power of Dreams



Vivez votre passion, concrétisez vos rêves

Honda n'a jamais cru aux solutions de facilité. Pas question de nous reposer sur nos lauriers...

En clair, nous n'avons jamais l'impression d'en avoir fini. Voilà pourquoi, sans cesse, nous réévaluons les capacités de chaque moto, nous nous efforçons de réussir en repoussant aux limites l'innovation, le développement et l'ingénierie.

Voilà pourquoi Honda est constamment à l'origine de grandes premières techniques comme le moteur en ligne 4 temps, la transmission à double embrayage ou encore l'airbag moto. Sans craindre de bousculer le statu quo du marché de la moto.

C'est précisément cette ébullition permanente qui nous fait progresser et qui, en se transmettant à toutes celles et ceux qui roulent sur Honda, les pousse vers de nouvelles aventures. Vers le bonheur et la sensation de vraie liberté, d'un rêve à l'autre.

Car après tout, ce sont les rêves qui font avancer.







Les caractéristiques techniques étant susceptibles d'évoluer, Honda Motor Europe Ltd – Succursale Suisse se réserve le droit de modifier le catalogue à tout moment et sans préavis. Bien que tous les efforts soient faits pour éditer les informations les plus actualisées possibles et respecter au mieux la justesse des informations mentionnées, les catalogues et brochures sont parfois imprimés plusieurs mois avant la commercialisation des produits. Il peut arriver qu'ils ne prennent pas en compte certains changements de caractéristiques ou certaines difficultés passagères d'approvisionnement. De plus, certaines photos de cette brochure présentent des équipements en option. Les clients sont donc invités à discuter des caractéristiques avec leur concessionnaire, surtout si leur choix dépend d'un détail en particulier. Il est important de noter que les chiffres de consommation indiqués dans ce catalogue ont été obtenus par Honda selon les normes WMTC. Ces tests ont été menés sur un réseau routier normal avec un pilote et une moto sans équipements optionnels. La consommation instantanée peut varier selon le type de pilotage, l'entretien du véhicule, la pression des pneumatiques, l'installation éventuelle d'accessoires, le poids du pilote et de son passager et de nombreux autres facteurs.

PROFITEZ PLEINEMENT DU PLAISIR DE ROULER QU'OFFRE VOTRE HONDA ET ROULEZ PRUDEMMENT. Lire intégralement le manuel d'utilisateur. Apprendre à connaître son véhicule et ses possibilités. Rester toujours concentré et très attentif au comportement des autres usagers pour pouvoir être prêt à freiner en permanence, y compris en urgence. Porter toujours des vêtements appropriés, blouson, gants, casque... et ne jamais rouler après avoir consommé des boissons alcoolisées. La prudence et la courtoisie sont les qualités indispensables d'un bon conducteur.

Honda Motor Europe Ltd. Bracknell,

Succursale de Satigny/Genève, Rue de la Bergère 5, CH-1242 Satigny Genève, Tél. 0800 036 036

info.ch@honda-eu.com

www.hondamoto.ch



Ne me jetez pas.
Donnez-moi à un de vos
amis ou recyclez-moi.

Le papier utilisé par Honda Motor
Europe provient de fabricants
responsables basés dans l'UE.



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN