



GUIDE MOTO VTT



CBR250RA/R
**ELLE
REDÉFINIT
LA CATÉGORIE**

**Voyageur
du monde**

Mongolie à Égypte
en 1 jour (ou presque)

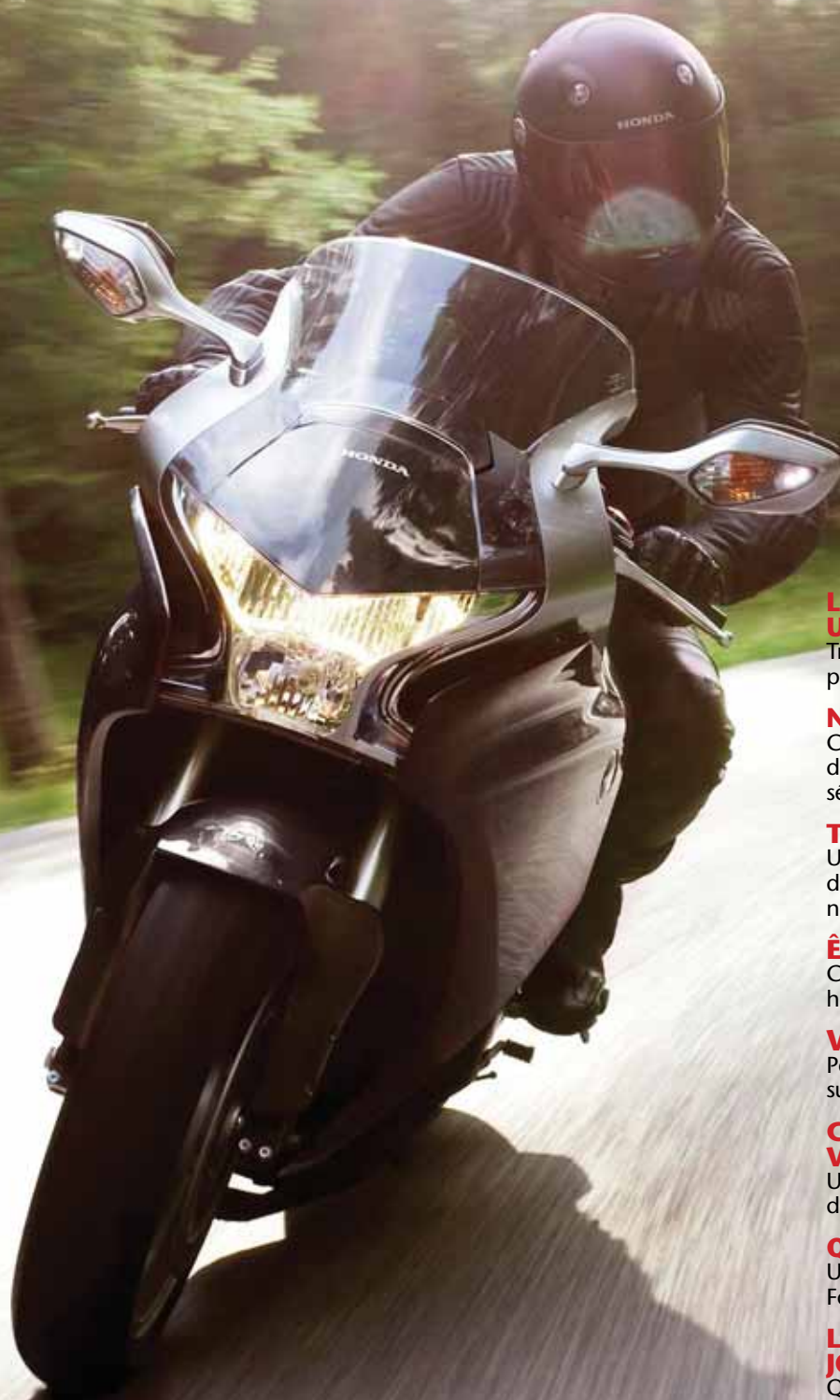


**VTT dans
l'Arctique**

En Honda
au Nunavut

PLUS: LES FICHES TECHNIQUES DE 50+ MOTOS ET VTT

SOMMAIRE



LE TOUR DU MONDE EN UN JOUR 12

Trouver l'aventure inattendue dans sa propre cour.

NOUVEAUX DÉBUTS 30

Comment Honda aide de plus en plus d'adeptes à débiter de façon agréable et sécuritaire.

TOUJOURS PLUS HAUT 36

Un regard sur le long historique Honda de la conception de produits mécaniques novateurs.

ÊTRE PRÊT À CONDUIRE 41

Ce qu'il faut savoir lors du choix d'une moto hors route pour novice ou jeune conducteur.

VALEURS FAMILIALES 42

Pour les Keasts, le bonheur c'est ensemble, sur la terre

CONSTRUIRE UN MEILLEUR VTT 52

Un regard sur les caractéristiques de pointe des VTT FourTrax Honda.

QUEL VTT? 55

Un guide pratique pour choisir le parfait FourTrax.

LES VTT NE SONT PAS DES JOUETS 55

Quelques conseils sur la sécurité en VTT.

LES MEILLEURS SURVIVENT 56

Les VTT Honda se démarquent dans les communautés isolées du Grand Nord canadien.



Gold Wing/Gold Wing Airbag . . . 4	Ruckus. 35
ST1300A 6	Jazz 35
DN-01 7	XR650L 38
VT1300CXA Fury 8	CRF230L 39
VT1300CSA Sabre 9	CRF230M 39
VT1300CRA Stateline. 10	Famille CRF-F. 40
VT1300CTA Interstate 11	CRF450R 44
Shadow RS 14	CRF250R 45
VT750C Phantom 15	CRF150R 46
VT750CA Spirit 16	CRF450X 47
VT750CA Aero. 17	CRF250X 47
Varadero 18	TRX450R 48
CBF1000A 19	TRX250X 48
CBF600SA 20	TRX90X 48
VFR800A Interceptor 21	TRX680F Rincon 49
VFR1200FA/VFR1200FA DCT . . . 22	TRX500PG CTE Rubicon/SE . . . 51
CBR1000RRA 24	TRX500FM Foreman/SE. 54
CBR600RRA/CBR600RR 25	TRX420PG CTE/SE. 58
CB1000RA 26	TRX420FM/SE. 59
CBR250RA/CBR250R 28	Big Red 60
CBR125R 33	Fiches techniques 62
SH150i 34	



L'an dernier, nous avons lancé le Guide Moto VTT de Honda, un sensationnel moyen de partager de l'information sur les motocyclettes et le motocyclisme avec les nouveaux conducteurs comme avec les adeptes. Le Guide Moto VTT fut très bien reçu et les lecteurs nous ont encouragés à poursuivre le concept. Et nous avons été plus qu'heureux de le faire. Alors, encore une fois cette année, nous avons garni notre Guide d'histoires, de photos et d'informations détaillées sur les modèles offerts chez les concessionnaires Honda. Vous lirez également à propos de personnes qui s'en donnent à cœur joie sur leurs motos et VTT Honda. Le Canada est rarement décrit comme un pays idéal pour le motocyclisme, ce avec quoi je suis en total désaccord. En dépit et au-delà du fait que vous pouvez rouler n'importe où en relative sécurité, où ailleurs dans le monde allez-vous trouver:

- Que vous n'êtes jamais à plus de 100 km de la nature, ce qui signifie qu'il ne manque jamais d'endroits intéressants où se rendre, et que l'accès est presque illimité pour la conduite de motos hors route et de VTT.
- Malgré toute cette nature sauvage, vous n'êtes jamais à plus de 400 km d'une station d'essence sur n'importe quelle route canadienne (j'ai vérifié), et il y a des aires de camping partout, sans mentionner les Tim ou les Canadian tire si vous avez besoin d'approvisionnements.
- Je sais que le temps n'est pas toujours idéal, mais même cela ajoute à l'expérience en concentrant nos randonnées dans une fenêtre plus courte, ce qui nous les fait d'autant plus les apprécier. De plus, les équipements modernes ont prolongé la saison aux deux extrémités, de sorte que sa durée n'est pas aussi restreinte qu'on pourrait le penser.

Le Canada et le motocyclisme ont été bons pour moi. Le Canada m'a fourni la possibilité, la liberté et la sécurité nécessaires pour voir de merveilleux endroits. Le motocyclisme a été mon gagne-pain depuis plus de 30 ans et le moyen parfait pour explorer ce grand pays. L'étoile de cette année dans le Guide Moto VTT est la CBR250R, une toute nouvelle moto sportive que tous les conducteurs, novices ou chevronnés, vont apprécier. Si vous n'avez jamais envisagé de pratiquer le motocyclisme, montez sur une CBR250R, vérifiez la météo et entreprenez votre propre aventure canadienne. Au plaisir de vous rencontrer!

— Warren Milner, Directeur principal,
Divisions Motocyclettes/Produits mécaniques,
Honda Canada

Le modèle illustré comprend une variété d'Accessoires Honda d'origine optionnels, comme des garnitures chromées, un déflecteur arrière et des déflecteurs d'air de pare-brise. Notre gamme d'accessoires a quelque chose pour tous et chacun. Visitez honda.ca ou votre concessionnaire local Honda pour plus d'informations.



Un monde d'aventure de mototourisme vous attend

La concurrence est volatile. Certains, prétendant au titre de moto de tourisme la plus luxueuse au monde ont démontré assez tôt un manque de fondement certain. Lorsque l'on désire combiner le meilleur en performance, confort, aspect pratique et sécurité, rien ne bat la légendaire Gold Wing de Honda. Perfectionnée sur plus de 30 ans et des millions de kilomètres sur route, elle possède une dimension d'unité et de qualité qui en font une joie à conduire. Aucune autre motocyclette ne peut se targuer d'une liste aussi impressionnante de caractéristiques avancées: premier système de coussin gonflable de l'industrie (sur le modèle Airbag), système de navigation intégré, selles chauffantes, marche arrière électrique, système audio de premier choix,

moteur six cylindres sophistiqué et plus encore. La Gold Wing définit toujours la norme de ce qu'une motocyclette de tourisme transnationale se doit d'être.

Au coeur de la Gold Wing se trouve un moteur six cylindres à injection de carburant de 1 832 cm³ doux et puissant qui peut vous transporter avec facilité, vous, votre partenaire de route et tout votre bagage, d'un bout à l'autre du pays. Le moteur est bas dans un cadre tout aluminium avec lequel il forme un ensemble unifié d'une agilité étonnante. Voilà pourquoi vous entendez si souvent que la Gold Wing se conduit sur une route sinueuse avec une grâce qui tient de la moto sportive.

Mais ne vous y trompez pas; la Gold Wing est une moto de tourisme très

équipée. Équipée de tout ce qu'il faut pour aller loin. De grandes choses comme un double système de freinage Combiné avec ABS, des valises spacieuses et un système audio de haut niveau. Et de petites choses comme l'affichage de la température de l'air ambiant et un bouton sur le porte-clés pour localiser la moto à l'aide du klaxon. Tout cela contribuant à avantager une moto que vous ne faites pas que conduire, mais qui vous fait vivre une expérience.

Le motocyclisme a bien changé depuis l'arrivée de la Gold Wing sur nos routes en 1975. Une chose toutefois est demeurée la même: pour couvrir des distances étonnantes sur deux roues, avec style et confort ultime, vous voulez conduire une Gold Wing de Honda.

>>> Le 6 cylindres ultra doux de 1 832 cm³ exprime sa puissance sans effort pour rouler avec facilité sur l'autoroute alors que le système d'injection électronique PGM-FI de Honda contribue à une efficacité maximale

>>> Le système Honda pour motocyclette aux émissions ultra basses (ULEM) se compose d'un convertisseur catalytique d'échappement, un capteur d'oxygène et un système d'injection optimisé pour des émissions réduites et une excellente performance



>>> La Gold Wing Airbag incorpore un système simple et compact de coussin gonflable qui peut aider à réduire la sévérité des blessures en cas d'impact frontal. Quatre capteurs installés sur la fourche mesurent la variation de décélération causée par un impact et envoient ces données à un ECU qui

ordonne le déploiement du coussin s'il juge qu'une collision d'importance est en cours

>>> Le Double système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) très sophistiqué de Honda permet des arrêts rassurants dans la plupart des conditions; le système anti-plongée minimise l'enfoncement de l'avant au freinage

>>> Le système de surveillance de la pression des pneus (TPMS) informé de leur pression vous alerte en cas de gonflage insuffisant d'un des pneus

>>> Le superbe cadre aluminium multicouche à double longeron avec monobras Pro-Arm en aluminium coulé procure une stabilité et une maniabilité remarquables

>>> La suspension arrière hydraulique à précontrainte contrôlée par ordinateur est facilement réglable par une commande à bouton-poussoir et une mémoire à 2 positions

>>> Marche arrière électrique engagée par la simple poussée d'une commande sur le guidon droit

>>> Programmeur de vitesse électronique pratique sur les longs voyages d'aventure sur l'autoroute

>>> Système audio de qualité avec 80 watts par canal, commande au guidon, 6 haut-parleurs, prise MP3, canal météo, câblage pour radio CB, et plus encore

>>> Système intégré de navigation relié par satellite de Honda couvrant l'ensemble du Canada et des États-Unis, avec guidage vocal anglais ou français par les haut-parleurs ou des écouteurs (Accessoires Honda d'origine en option), écran couleur ACL et des milliers de points d'intérêt dans la mémoire système

>>> Carrosserie aérodynamique alliant beauté et fonction avec une excellente protection et une traînée réduite

>>> Simple et ingénieux réglage du pare-brise à cliquet avec 6 positions de réglage sur un peu plus de 10 cm (4 po)

>>> Valises spacieuses (147 litres au total) avec coffre arrière à ouverture instantanée, verrouillage et déverrouillage à distance du coffre et des valises, par boutons sur le porte-clé

>>> Selle de conception ergonomique, à 740 mm (29,1 po) de hauteur seulement, confortable toute la journée avec un excellent support pour conducteur et passager

>>> Des sorties d'air de chaque côté du bas du carénage s'ouvrent à l'aide d'un levier au tableau de bord pour entourer vos pieds et jambes d'air chauffé par le moteur

>>> Des éléments chauffants dans les selles et le dossier du passager permettent à chacun d'y élever la température jusqu'à 41,6°C (107°F) au moyen de commandes à cinq positions pour chacun

>>> Poignées chauffantes de série avec réglage indépendant à cinq positions près du commutateur d'allumage

>>> Puissant alternateur de 1 300 watts, utilisant un système viscosoupleur d'amortissement qui réduit les bruits de l'alternateur



Douce et assidue

Avec un mélange attrayant de confort sur long parcours et performance sportive, la ST1300A de Honda est devenue une favorite chez ceux qui vont loin lorsqu'il s'agit d'aventures sur deux-roues. Si votre bon vieil atlas routier est rempli d'autocollants et de traits au marqueur, la ST1300A est votre type de moto. Son moteur V-4 ultra doux de 1 261 cm³ avec injection de carburant PGM-FI de Honda produit une plage continue de puissance et

>>> Le moteur V-4 doux, et qui répond bien livre sa puissance à la roue arrière via un entraînement fiable par arbre

>>> L'injection de carburant et les convertisseurs catalytiques d'échappement contribuent à une performance élevée et efficace

>>> Le grand réservoir de 29 litres augmente l'autonomie et favorise l'exploration de ces endroits perdus

>>> Freinez avec confiance en conditions difficiles grâce au double système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage)

>>> Valises rigides intégrées de 35 litres, résistantes aux intempéries, pour vos effets personnels du week-end ou de la semaine



de couple capable de se jouer d'une route de montagne en lacet ou d'une autoroute des prairies. Les deux d'arbres d'équilibrage du moteur contribuent à éliminer les dures vibrations. Le cadre aluminium à double longeron est construit solide, mais léger également, pour un comportement agile sur votre route sinueuse favorite. Et le Double système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) de la ST1300A vous permet d'explorer avec plus de confiance.

Mais ce qui rend réellement la ST1300A une moto spéciale demeure tous ces petits détails conçus en pensant à l'amateur de long parcours. Comme les valises rigides intégrées résistantes aux intempéries qui se verrouillent ou s'enlèvent

d'un seul clic. Et le pare-brise motorisé, qui s'élève ou s'abaisse sur 18,8 cm (7,4 po) au toucher d'un bouton. Et la selle qui offre trois hauteurs de réglage avec repositionnement avant arrière. En fait, si une chose peut rendre votre randonnée plus confortable, plus facile ou plus sécuritaire, il y a de bonnes chances de la retrouver sur la ST1300A.

Vous avez envie de voir le monde? Choisissez votre destination, tournez la poignée de votre Honda ST1300A et partez pour une randonnée mémorable.





Pas la moto de votre père

Libérez-vous de ces notions étouffantes dictant ce qu'une moto doit avoir l'air et ce qu'on doit ressentir à son guidon. La révolutionnaire Honda DN-01 est ici, et elle secoue la pensée conformiste du motocyclisme comme peu de motos qui l'ont précédée.

En partie cruiser, en partie dénudée, en partie routière, avec un peu de maxi scooter et de petite voiture de sport, voilà en quelques mots la DN-01. Mais cette moto est difficile à placer dans une catégorie, parce qu'il n'y en a pas d'autres comme elle. Conçue pour privilégier un contact libre entre vous et votre environnement, la DN-01 offre une position assise basse et décontractée, une vue directe sur la route et une remarquable transmission qui vous permet de choisir le mode de sélection des vitesses.

Glissez-vous sur sa selle spacieuse, attrapez le guidon reculé, installez-vous sur les larges marchepieds et remarquez comment vous

vous sentez confortable et en contrôle. Le poids est distribué avec précision pour une excellente stabilité – particulièrement à vitesse élevée – tandis que la géométrie de la direction est faite sur mesure pour une conduite facile à maîtriser. Tournez la poignée et animez le bicylindre en V de 680 cm³ à injection de carburant et sentez comment la transmission conviviale HFT (Human-Friendly Transmission) de la DN-01

transmet en douceur la puissance à la roue arrière. C'est la transmission automatique la plus évoluée jamais mise au point pour une moto. Roulez en mode complètement automatique, ou en changeant les vitesses comme avec une manuelle à boutons-poussoirs sur le guidon.

On peut décrire la DN-01 de Honda avec des mots, mais les mots ne peuvent réellement vous indiquer à quel point cette moto étonnante est plaisante à conduire. Si vous voulez rouler vers le futur, c'est cette moto qu'il vous faut.

>>> La révolutionnaire transmission automatique HFT à variation continue offre trois modes d'opération – régulier D, sport S, manuel M à 6-rapports par boutons-poussoirs

>>> Le bicylindre en V compact de 680 cm³, à 4 soupapes par cylindre, refroidissement liquide et injection d'essence livre sa puissance avec douceur via un arbre d'entraînement fiable

>>> Le système de freinage Combiné avec ABS aide à assurer la capacité de freiner avec confiance

>>> Le monobras oscillant Pro-Arm en aluminium ajoute au look distinctif de la DN-01

>>> La position et l'opération de plusieurs commandes ont été spécifiquement conçues pour être confortables et familières aux conducteurs automobile, et faciliter la transition automobile-moto



Une "chopper" différente

Oui, c'est une Honda. Vraiment. Vous êtes excusé d'avoir cru que la VT1300CXA Fury de Honda est une custom personnalisée, ou une classique admirablement restaurée, tout droit sortie de l'époque où les choppers étaient rois sur la route. La Fury est si différente des autres motos de production, qu'elle

pourrait se rendre dans un salon de la moto custom et ressortir ensuite avec le trophée du premier prix.

Mais cette chopper est différente. Elle est faite avant tout pour rouler.

La véritable magie de la Fury ne s'explique pas par sa fourche radicalement inclinée. Ni son gros bicylindre en V. Ni son cadre à peine visible. Ni son ingénieuse suspension arrière à monoamortisseur, dissimulée, mais offrant un confort bien supérieur à la plupart des motos de style chopper. Ni par son esthétique fluide et sensuelle, incluant un nouveau cadre en couleur assorti. En fait, sa véritable magie réside dans son comportement. Les amateurs de motos custom adorent les choppers pour leur style démesuré, extravagant, mais personne jusqu'ici ne semblait avoir trouvé le moyen de donner un comportement routier adéquat à une moto dotée d'une fourche aussi inclinée. Mais la Fury se conduit comme... eh bien, comme une Honda, avec une maniabilité et une prévisibilité rassurante.

Vous obtenez un look authentique de style chopper en plus de la maniabilité, de la

>>> Le bicylindre en V de 1312 cm³ à refroidissement liquide de la Fury est très agréable à regarder avec son fini attrayant argent métallique et agréable à écouter avec l'échappement style canon tronqué d'une sonorité unique, musclée

>>> L'injection électronique PGM-FI, les culasses à triple soupape et double bougie et autres caractéristiques avancées du moteur s'allient pour un couple puissant à bas régime et une poussée très satisfaisante lorsque vous tournez la poignée

>>> Le système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) de Honda allie la facilité d'utilisation des freins couplés et le contrôle d'un système ABS de pointe

>>> Le système d'entraînement par arbre d'une conception spéciale transfère la puissance silencieusement et proprement au gros pneu arrière de série 200, tout en minimisant l'entretien

>>> L'empattement déployé sur 1 805 mm (71 po) et la selle basse à 685 mm (27 po) contribuent au look radical de la Fury et à son comportement stable, confortable, qui inspire confiance

performance et de la fiabilité que vous attendez d'une Honda. C'est ça la magie de la VT1300CXA Fury.

Disponible chez les concessionnaires Centre Honda seulement.



Une hot-rod en habits de cruiser

Conquérez la route. Lorsque vous conduisez une Honda VT1300CSA Sabre, vous sentez que vous avez la puissance d'un roi de la route.

Une cruiser à l'allure décontractée issue du studio de conception de la Fury, dotée d'un coeur de hot-rod. Tournez la poignée et savourez pleinement le son riche et profond émis par le gros bicylindre en V de 1 312 cm³. L'injection électronique (PGM-FI), les culasses à trois soupapes, le refroidissement liquide, et l'échappement double performant contribuent à la puissance musclée de la Sabre, tandis qu'un système novateur à double arbre d'équilibrage atténue les vibrations tout en laissant sentir les pulsations de puissance à l'oeuvre.

Technologie de pointe, bien sûr, mais ce que vous voulez savoir avant tout, c'est que, lorsque le feu passe au vert ou que vous montez en force sur l'autoroute, ça ne traîne pas avec la Sabre.

Un moteur performant a besoin d'un châssis performant, aussi avons-nous doté la Sabre d'un pneu avant étroit de 21 pouces sur roue minimaliste à cinq rayons pour un look unique de moto d'accélération, d'une direction légère, d'une colonne de direction dégagée et robuste et d'une selle basse pour un centre de gravité bas favorisant la stabilité et la tenue de route. La suspension arrière dissimulée donne l'impression d'un cadre

Le modèle illustré est muni d'accessoires Honda d'origine optionnels tels que: ceinture de réservoir, phares de route, repose-pieds custom, écran boulevard, porte-bagage arrière, poignées custom et sacoches. Nous avons des accessoires harmonisés à votre style, passionné, authentique, pur et fier.



>>> Le bicylindre en V à 52° de 1 312 cm³ refroidi par liquide a non seulement l'allure d'une sculpture d'art moderne, il assure également cette large plage de puissance qui rend les grosses cylindrées en V si agréables – de la puissance en abondance même à bas régime et une accélération autoritaire

>>> Le cadre de couleur assortie rehausse le style custom attrayant de la Sabre

>>> Les guidons sont bas, étroits et avancés pour une position de conduite incisive et sportive

>>> Le garde-boue arrière court épouse le large pneu de 15 pouces. Les composants de suspension dissimulés autorisent un profil pur et élancé tout en optimisant le confort et le contrôle

>>> La selle monopièce basse et profilée accentue son caractère puissant et contribue au confort sur longue distance

rigide, mais ne sacrifie en rien le confort, la maniabilité et le contrôle. Le système intégré de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) de la Sabre vous procure

la facilité d'utilisation de freins couplés et le contrôle d'un système ABS de pointe.

Montez sur une VT1300CSA Sabre et appréciez la randonnée.





>>> Le bicylindre en V de 1 312 cm³, à injection électronique (PGM-FI), refroidissement liquide et culasses à trois soupapes transmet sa puissance au large pneu via un arbre à cardan propre, silencieux, à entretien réduit

>>> Avec ses cylindres au fini noir, ses couvercles au chrome brillant, l'angle étroit à 52° des cylindres, le moteur de la Stateline possède un look qu'un moteur de cruiser doit avoir et une performance que la plupart aimeraient avoir

>>> Le système de freinage Combiné avec système antiblocage (ABS) procure la performance d'arrêt de freins couplés et la tranquillité d'esprit des freins antiblocage

>>> L'angle de fourche très prononcé assure une présence visuelle radicale mais offre le comportement routier sans reproche attendu d'une cruiser Honda. Même chose à l'arrière: l'amortisseur dissimulé participe à la ligne dégagée et impeccable de la Stateline, mais aussi à un confort et un contrôle remarquables.

>>> Superbe nacelle d'instruments chromée trônant au sommet du réservoir stylisé de la Stateline. Selle monopièce est basse et profilée, confortable et rassurante

Appréciez le style de vie cruiser

Posséder une cruiser n'est pas seulement un merveilleux moyen de goûter à la liberté de la route. Ni la joie unique de voir le monde sans toit ni portes, ou l'excitation ressentie en se penchant d'un côté et de l'autre sur une route de montagne.

Certes, ces sensations viscérales font partie de l'attrait exercé par le motocyclisme. Mais il y a quelque chose de plus qui ajoute à la beauté de ce sport: c'est l'esprit fraternel unique entre les motocyclistes. En conduisant une moto, vous devenez membre d'une grande famille d'enthousiastes qui partagent des

idées. Et c'est particulièrement vrai lorsque vous conduisez une cruiser comme la Honda VT1300CRA Stateline.

Les propriétaires de cruisers partagent une place spéciale dans la fraternité des motocyclistes – ils adorent conduire mais ils adorent aussi les traditions et les coutumes du motocyclisme. La Stateline a été conçue avec ce type de conducteur à l'esprit. Son style amène le concept de la Fury dans une direction différente, plus près du roadster classique que de la chopper radicale – mais ses garde-boue et ses pneus larges en font davantage une

routière que la hot-rod Sabre.

Comme la Fury et la Sabre, la Stateline possède cette puissante et cette maniabilité tranquille qui agrémentent tellement le fait de tourner la poignée des gaz. Faites un arrêt à un café-resto sur une Stateline et vous verrez que son look distinctif fait immédiatement tourner les têtes et démarrer des conversations.

Avant même de le réaliser, les étrangers deviennent des compagnons de route et les compagnons de route des amis pour la vie. Avec une moto comme la Honda VT1300CRA Stateline.



>>> Chargeur de batterie Optimate^{MC} 3+ de Honda

Souvent, le remisage d'une moto peut décharger la batterie. Même l'été, une batterie peut perdre jusqu'à 1% de sa charge par jour. Le Optimate^{MC} 3+ de Honda est un outil tout-en-un pour soins de batteries 12 volts à la maison. Il diagnostique, charge, teste et maintient les batteries automatiquement. Voyez votre concessionnaire Honda ou honda.ca pour les détails.

Allez partout où l'autoroute se rend

Vous démarrez en hâte. Le temps fuit rapidement, vous avez un horaire à suivre et des endroits où aller... puis une chose extraordinaire se produit. À mesure que les kilomètres passent et que le gros bicylindre en V tourne à un rythme apaisant, un sentiment de contentement vous submerge. Vous ralentissez et

>>> Freinez avec confiance en conditions difficiles grâce au système de freinage Combiné avec ABS (freinage antiblocage) de la VT1300CTA 2011

>>> Arbre d'équilibrage primaire à double axe contribuant à minimiser les vibrations dures du moteur sans éliminer les pulsations de puissance typiques de bicylindre en V classique

>>> Ingénieuse suspension arrière à monoamortisseur, dissimulée et offrant un confort et un contrôle superbes

>>> Fourche à angle prononcé et large pneu de 17 pouces complétant l'aspect rétro de l'Interstate tout en procurant une stabilité rassurante

>>> Pare-brise style custom, larges marchepieds, sélecteur pointe-talon, enveloppes de fourche chromées, sacoches rigides exclusives recouvertes de cuir et selle profonde contribuant à la capacité longue distance de l'Interstate

appréciez le paysage, les odeurs et les sons. Et soudain, la chose vous saute aux yeux: il n'y a aucun endroit où vous préféreriez être qu'ici, maintenant.

Rouler en Honda VT1300CTA Interstate a ce genre d'effet calmant sur ceux qui la conduisent. Bien sûr, elle peut vous amener à destination rapidement si vous voulez, avec son bicylindre en V de 1312 cm³ à injection électronique (PGM-FI) de Honda et ses autres caractéristiques performantes et durables. Mais sa position de conduite détendue, la protection de son pare-brise custom, et sa tenue de route vous encouragent à apprécier le voyage.

La selle profonde, le guidon large, courbé et les marchepieds spacieux

contribuent à créer un environnement confortable et des randonnées décontractées, tout en accentuant le style rétro classique de l'Interstate. Les sacoches rigides recouvertes de cuir, avec fermetures discrètement intégrées avec les lignes de l'Interstate, peuvent accueillir les bagages d'un week-end ou d'une semaine d'aventure.

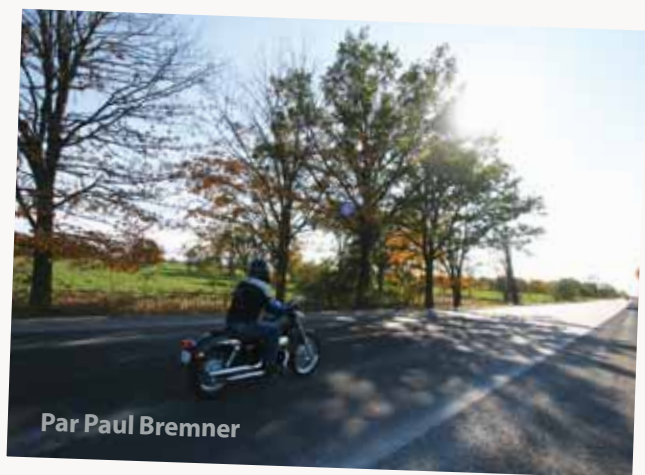
Et en 2011 l'Interstate dispose du système de freinage Combiné avec ABS de Honda pour une tranquillité d'esprit additionnelle.

Superbe style dérivé de la Fury, forte performance, attitude conviviale. Rien de mieux que d'aller où vous voulez, au guidon d'un VT1300CTA Interstate de Honda.



Le tour du **MONDE** en 1 **JOUR**

**Trouver l'aventure inattendue
dans sa propre cour**



Par Paul Bremner

Il existe peu de jours comme ça dans une année. De l'air frais et sec, les feuilles d'automne dans toute leur gloire, pas de pluie en vue – la journée parfaite pour rouler en moto.

Une seule question à se poser, où aller? Le café à la main, j'étends ma carte sur la table et recherche les lignes sinueuses. La chose que j'aime le plus avec la moto, c'est de voir comment cela me mène à des endroits inattendus par des chemins peu familiers. J'ai sillonné tout le sud de l'Ontario en moto, mais je n'ai jamais manqué de nouveaux endroits à visiter. Certains se rendent aux fins fonds de l'Amérique du Sud ou en Asie pour rouler à la recherche d'aventure, mais la vérité, c'est qu'on peut en trouver à profusion dans sa propre cour arrière.

Soudainement, quelque chose sur la carte attire mon regard et un lent sourire s'esquisse sur mon visage. J'avale ma dernière gorgée de café, je prends mes gants et mon casque et je passe la porte. Je dois me dépêcher, parce qu'aujourd'hui, je m'en vais faire le tour du monde.

Ma compagne de voyage est la Honda Shadow RS. Libre de tout encombrement inutile, c'est le motocyclisme réduit à ses éléments les plus attrayants: cadre robuste, selle confortable et bicylindre en V au son rauque caractéristique. J'enfile veste, gants

et casque et je pars en plein soleil d'octobre.

Direction: nord-est de Toronto, passé Markham. La circulation est légère le matin et inexistante sur les petites routes de campagne à deux voies. Je tourne vers le nord à Reesor Road en direction de ma première destination: la Mongolie.

Non, pas cette Mongolie-là. Mongolia, Ontario.

Ici, le terrain est plat et ouvert. Je ne vois pas de yourtes ni de nomades féroces avec des aigles sur leurs bras. Que de confortables maisons de fermes et des champs bordés d'arbres avec blé d'hiver et chaume de maïs. Village indépendant à l'origine, Mongolia a été fusionnée avec Markham il y a quelques années. Sur place, je ne trouve que peu de traces de l'ancienne collectivité; toutefois, à quelques centaines de mètres de là sur la route, l'école de Mongolia a été transformée en habitation privée. Le propriétaire est assez aimable pour me laisser prendre quelques photos du petit bâtiment classique, qu'ils ont sagement préservé intact. La maison me rappelle mon père. En 1951, il enseignait dans une école de rang comme celle-ci dans une autre partie de la province. Bien qu'il eût à peine 21 ans à ce moment-là, les enfants avaient l'habitude de l'appeler "le vieux".

De retour sur la Shadow RS, je mets les gaz en route vers le nord, le long de la ligne York-Durham, vers Glasgow, Ontario. Mon périple m'amène dans un chemin de concession désert en gravier; le feuillage est resplendissant ici et la Shadow ronronne sans histoire le long du chemin raboteux.

Bien que Glasgow soit toujours sur la carte, comme Mongolia, elle est disparue du monde depuis longtemps. Après quelques recherches, je trouve une enseigne où il est inscrit Forsyth Cemetery, Glasgow. Les pierres tombales y datent des années 1870. Usées par le temps, elles racontent la sombre histoire de vies rudes, parfois tragiques, mais aussi de communautés tricotées serrées

**On se fait des amis à
Manille (ci-dessus), et on
partage les charmes de la
Shadow RS à Little Britain.**



et de solides liens familiaux. C'est un endroit paisible ici, parmi toutes ces feuilles éparpillées. Mais la vie est l'affaire des vivants, et la route ouverte nous appelle. Prochain arrêt: Egypt! Quittant le gravier pour l'asphalte, je fais grimper le moteur énergique de la Shadow RS et passe les rapports un à un. Celui-ci tire avec force et le rythme cadencé du bicylindre en V me berce de sa trame sonore expressive tandis que je vire à nouveau au nord, en direction du lac Simcoe.

Pendant les minutes qui suivent, je reste assis à jouir de la randonnée, laissant l'air frais et sec me caresser tandis que le soleil réchauffe mes épaules.

Egypt est toujours une communauté fonctionnelle malgré sa petite taille. C'est là où la famille de l'écrivain canadien Stephen Leacock a pris racine au Canada, après que le père de Leacock eût été banni du manoir anglais de sa famille pour avoir marié Agnès, le grand amour de sa vie.

Bien qu'Orillia – le décor de Leacock pour *Sunshine Sketches of a Little Town* – revendique l'écrivain comme l'un des siens, Egypt doit sa notoriété à autre chose: "La grande course des chameaux d'Égypte." Dans le cadre du pique-nique d'été annuel de retour au foyer, l'événement met les équipes au défi de transporter des "chameaux" (en fait, des barils avec de longs cous attachés) et leurs cavaliers dans une course. Peut-être que j'y participerai avec une équipe de conducteurs Honda l'an prochain.

Après avoir pris l'obligatoire photo à posture égyptienne en face de l'enseigne du village, il était temps de repartir vers l'est. Je roule le long de la Old Homestead Road, à travers la petite ville de Pefferlaw, puis vers le sud et ensuite vers l'est sur la Transcanadienne. Un arrêt rapide à Manilla m'amène à faire un brin de jasette avec un quidam motocycliste. C'est un gaillard costaud, mais tandis qu'il zieute les lignes de la Shadow RS et sa faible hauteur de selle, il lui vient une pensée pour sa femme. "Elle vient juste d'avoir son permis – il faut que je lui parle de cette moto."

Le soleil est maintenant haut dans le ciel, et le moteur n'est pas la seule chose qui gronde. Mon estomac aussi. Le village de "Petite Bretagne" à proximité possède une des meilleures boulangeries de la région. Je descends

Eldon Road alors que des visions de tartelettes au beurre tourbillonnent dans ma tête. Tandis que je ralentis pour prendre une photo devant l'enseigne "Welcome to Little Britain", un énorme dogue anglais surgit du fossé le long de la route. Il a les oreilles dressées, et je peux imaginer la suite. Tandis qu'il bondit sur la route, les dents étincelantes, j'actionne les gaz du nerveux moteur Honda et contourne aisément l'animal. Les voitures

Désolé. Ça a été plus fort que moi. Cette enseigne de village exige qu'on prenne une photo de marche à l'égyptienne.



La vieille école de rang de Mongolie me ramène dans mon passé. Ci-dessus, un arrêt pour une "collation collante" chez Buttertarts 'N More de Little Britain.



derrière moi crissent de tous leurs pneus tandis que le monstre confus au milieu de la route me regarde partir au loin.

Désolé, Fido. Meilleure chance la prochaine fois.

Carburant toujours à l'adrénaline, j'entre au fameux 'Buttertarts 'N More' de Little Britain. Pour un motocycliste affamé, cet endroit est le ciel sur terre – étagère après étagère de tartes, pains et biscuits maison, brioches grosses comme des balles de softball, fraîches sorties du four et saupoudrées de sucre.

La propriétaire Lynda Moss a démarré sa boutique en 1999 après avoir fait carrière en vente dans la grande ville. Depuis ce temps, sa pâtisserie-boulangerie, logée dans une ancienne station-service, est devenue une destination pour les gens des lacs Simcoe et Scugog. Il est facile de comprendre pourquoi. Alors que le centre de ma classique tartelette au beurre éclate dans ma bouche, je savoure ce moment glorieusement dégoulinant.

On s'est passé le mot de toute évidence parmi les motards locaux. Tandis que je secoue les miettes de ma veste, un groupe de camarades motocyclistes arrive pour une collation. Une conductrice, Mary Bone, manifeste un intérêt particulier pour la Shadow RS. À mon invitation, elle monte sur la moto puis démarre le moteur. "Elle est belle et fluide. J'adore ses lignes. Mince au centre. Ma moto est comme un char d'assaut, immense. Celle-ci est si mince."

"Un nouveau jouet?" demande Marianne, l'amie de Mary. Mary répond en riant. "Je pense que Honda est un des meilleurs produits sur le marché, pour la fiabilité et la durabilité," dit Mary. "Cette machine va probablement durer à tout jamais."

Je n'en douterais pas quant à moi. La Shadow RS est peut-être légère à l'oeil, mais elle est solidement construite, avec un niveau impressionnant de fini et d'ajustement peu importe où on jette le regard.

Mais aussi attrayante qu'elle puisse être, ce n'est pas un objet d'art – c'est une moto qui ne demande qu'à rouler. J'envoie la main aux motards adeptes de tartelettes, relâche l'embrayage et dirige la Honda vers la maison.

Comme il arrive souvent, les derniers kilomètres d'une randonnée sont souvent les plus agréables. Je contourne Port Perry, emprunte une série de routes secondaires alors que le soleil en déclinant intensifie de ses rayons des champs déjà dorés. Je stationne la moto juste au moment où l'air frais devient inconfortable. Il va faire froid ce soir. On pourrait même avoir du gel.

Je pense que je vais me préparer une bonne cafetière chaude, sortir mes cartes et rêver à ma prochaine aventure. Où dans le monde vais-je me rendre la prochaine fois?





Retour au futur antérieur

Son look rappelle le passé. Moteur à ailettes noires avec accents chromés étincelants. Roues à rayons traditionnelles. Silencieux jumeaux de style canon de fusil. Garde-boue avant court et partie arrière adroitement tronquée. La Honda Shadow RS est la preuve sur deux roues que les idées classiques ne se démodent jamais.

Son allure capte votre attention, c'est sûr. Mais c'est sa qualité de roulement qui établit vraiment la Shadow RS comme cruiser de style rétro avec une performance bien moderne. Son robuste et fiable bicylindre en V refroidi par liquide possède amplement de punch pour plaire aux motocyclistes plus expérimentés, tandis que sa large plage de puissance en fait une moto conviviale et rassurante pour

les moins expérimentés.

L'injection électronique PGM-FI de Honda assure un démarrage facile, une réponse douce et instantanée et une accélération qui satisfait à tout coup. Le châssis compact est conçu pour offrir une conduite facile et prévisible – la combinaison de la hauteur de selle à 750 mm (29,5 po) et de l'emplacement

des repose-pieds et des poignées crée une position de conduite droite et naturelle, une vue rassurante sur la circulation avoisinante et une conduite confortable, bien contrôlée.

Style classique, combiné avec une performance bien moderne. Montez sur votre Honda Shadow RS et partez pour une randonnée vers le futur antérieur.

>>> Forme du réservoir et selle de style roadster classique

>>> La fourche solide et efficace de 41 mm jointe à une bride triangulée en aluminium massif contribue à l'esthétique distinctive et à une maniabilité neutre et rassurante, avec un débattement de roue souple de 117 mm (4,6 po). Suspension arrière classique à deux amortisseurs avec réglage de précontrainte sur cinq position

>>> Bicylindre en V de 745 cm³ à injection électronique PGM-FI, refroidissement liquide et 3 soupapes par cylindre une puissance remarquable sur une large plage de régime. Vilebrequin à longue course augmentant la sensation de bicylindre en V et le couple à bas régime

>>> Entraînement par chaîne léger, en accord avec le thème de style classique

>>> Position de conduite confortable et légèreté permettent à la Shadow RS de satisfaire une variété de motocyclistes, expérimentés ou débutants



Un look de performance

Laissez le brillant et le tape-à-l'œil aux autres. Ce n'est pas votre genre. Vous vous distinguerez de façon différente, avec une moto du genre brut, rude, sérieux et pratique.

La Honda VT750C Phantom capture le look "bobber" classique. Moteur noir, roues noires, guidon noir, ailes "bobber" noires... tout est noir ou presque. Le style monochrome ressort de la foule précisément en raison de sa subtilité, et c'est justement ce que vous aimez.

L'allure peut bien être brute et rude, l'agrément de conduite lui, est tout à l'opposé. Sous l'esthétique distinctive de la Phantom bat le cœur d'une cruiser

performante, du bon format pour rouler en ville ou sur la grande route. Montez sur la selle large et confortable de la Phantom et posez vos pieds à plat sur le sol. C'est une position assise rassurante, droite et naturelle qui favorise le confort et le contrôle sur de plus longues distances. C'est une cruiser avec laquelle vous voulez rouler, pas seulement nettoyer, polir et contempler.

Le bicylindre en V puissant de 745 cm³ à refroidissement liquide est muni de l'injection électronique PGM-FI de Honda, pour une accélération instantanée et la souplesse requise sur l'autoroute. Des culasses à trois soupapes et deux bougies sont gage de la performance du moteur

>>> Le vilebrequin à longue course du moteur et l'alternateur à masse élevée contribuent à la forte sensation de bicylindre en V et au couple à bas régime

>>> Conception novatrice du cadre d'acier simple et rigide à large poutre dorsale déployée depuis la colonne de direction moulée jusqu'à l'arrière du bloc-moteur

>>> La fourche de 41 mm dotée d'enveloppes massives au fini mat et d'une large bride triangulaire en aluminium solide offre un aspect découpé distinctif, un comportement neutre et 117 mm (4,6 po) de débattement de roue confortable

>>> La selle, incroyablement basse, à 655 mm (25,8 po) et la position de conduite droite aident à se sentir confortable et en contrôle

>>> Les roues de 15 pouces à l'arrière et 17 pouces à l'avant contribuent au style classique "bobber" de la Phantom et à sa stabilité

Le modèle illustré est muni d'Accessoires Honda d'origine optionnels tels que : porte-bagage arrière, selle solo et pare-brise boulevard. Voyez votre concessionnaire Honda ou honda.ca pour les détails.



tandis qu'un arbre d'entraînement propre et silencieux livre cette puissance au large pneu arrière.

Trop souvent, vous êtes forcés de choisir entre style custom renversant et performance supérieure. Avec la Honda VT750C Phantom, vous obtenez les deux dans une motocyclette unique.

- >> Le pneu avant étroit sur la grande roue de 21 pouces à rayons est plus qu'une simple affirmation de style, il s'accommode mieux des inégalités de la route que les pneus de plus petit diamètre
- >> L'entraînement par arbre à entretien minimal et la qualité de construction vous aident à rouler avec confiance
- >> Le vilebrequin de la Spirit utilise une longue course de piston pour produire une forte sensation de bicylindre en V et un maximum de couple à bas régime. De plus, la culasse à trois soupapes utilise deux bougies par cylindre pour une combustion très efficace et une puissance élevée
- >> Le superbe système d'échappement 2-dans-2, utilise des silencieux de style massif, pour un look « street-rod » classique
- >> La position de conduite avec selle basse augmente le confort, tant sur les routes sinueuses que sur l'autoroute

Une moto pour ceux qui aiment rouler

Vous êtes un adepte. Les paumes usées de vos gants et les marques du levier de vitesse sur l'extrémité de votre botte gauche vous trahissent immédiatement. Vous aimez l'esthétique classique d'une cruiser bicylindre traditionnelle, mais c'est secondaire par rapport à la façon dont la moto se comporte. Il faut qu'elle fonctionne, et qu'elle fonctionne bien.

La Honda VT750CA Spirit est une cruiser pour les motocyclistes qui roulent. Glissez-vous sur la selle de style "gun-fighter", et remarquez à quel point elle est basse et comment la position de conduite semble plus sportive, plus incisive que celle de la plupart des autres cruisers. Un pneu avant étroit sur une grande roue de 21 pouces

combinés à une géométrie de direction soigneusement calibrée, un poids léger, une suspension Kayaba de qualité et un empattement long confèrent à la Spirit une maniabilité et un confort remarquables.

Bien sûr, les conducteurs de cruisers ont besoin de puissance, c'est pourquoi nous avons muni la Spirit d'un bicylindre en V de 745 cm³ à refroidissement liquide avec injection de carburant électronique

PGM-FI. Vous adorerez le son profond et sourirez aux sensations du moteur dès l'instant où vous tournerez la poignée.

Et si la route devient humide ou poussiéreuse, vous adorerez le système de freinage Combiné avec ABS livrable de la Spirit pour une performance de freinage supérieure même en conditions difficiles.

Alors mettez votre casque et votre veste et préparez-vous à savourer une randonnée spéciale que seulement la Honda VT750CA Spirit peut vous procurer.



De retour à la demande populaire

Allez-y. Essayez de faire un tour sur une Honda VT750CA Aero et de revenir sans un grand sourire sur votre visage.

La Aero est l'une des motos les plus populaires de la fière histoire des

>> Système d'injection électronique PGM-FI augmentant l'efficacité moteur et la performance

>> Système de freinage Combiné avec ABS (antiblocage) aidant à freiner avec confiance sur les routes humides ou poussiéreuses

>> Bicylindre en V de 745 cm³ refroidi par liquide avec arbre d'entraînement; une puissance impressionnante sur une large plage de régimes accompagnée du son et des sensations

>> Voyez le chrome riche, les garde-boue profonds, les pneus larges sur roues à rayons chromées, et la nacelle d'instrument bien en vue sur le réservoir de carburant. Même au prix abordable de la Aero, vous retrouvez des caractéristiques supérieures partout

>> Le style custom classique comprend aussi une selle profonde avec section passager amovible, confortable seul ou à deux. Sa faible hauteur contribue à sa manoeuvrabilité facile et sa convivialité

motocyclettes cruiser de Honda, et on peut facilement voir pourquoi. Regardez son chrome brillant et la richesse de sa peinture. Voyez son châssis bas et long. Ensuite, tournez la poignée et écoutez ce son de baryton émis par le duo de silencieux. La Aero n'est pas bien dispendieuse, mais vos copains de moto penseront qu'une moto aussi belle, avec un tel son, a dû vous coûter beaucoup plus.

Et la première fois que vous prendrez place sur sa selle profonde, saisissez son large guidon et prenez la route, vous aurez alors le coup de foudre pour de bon.

Le bicylindre en V refroidi par liquide

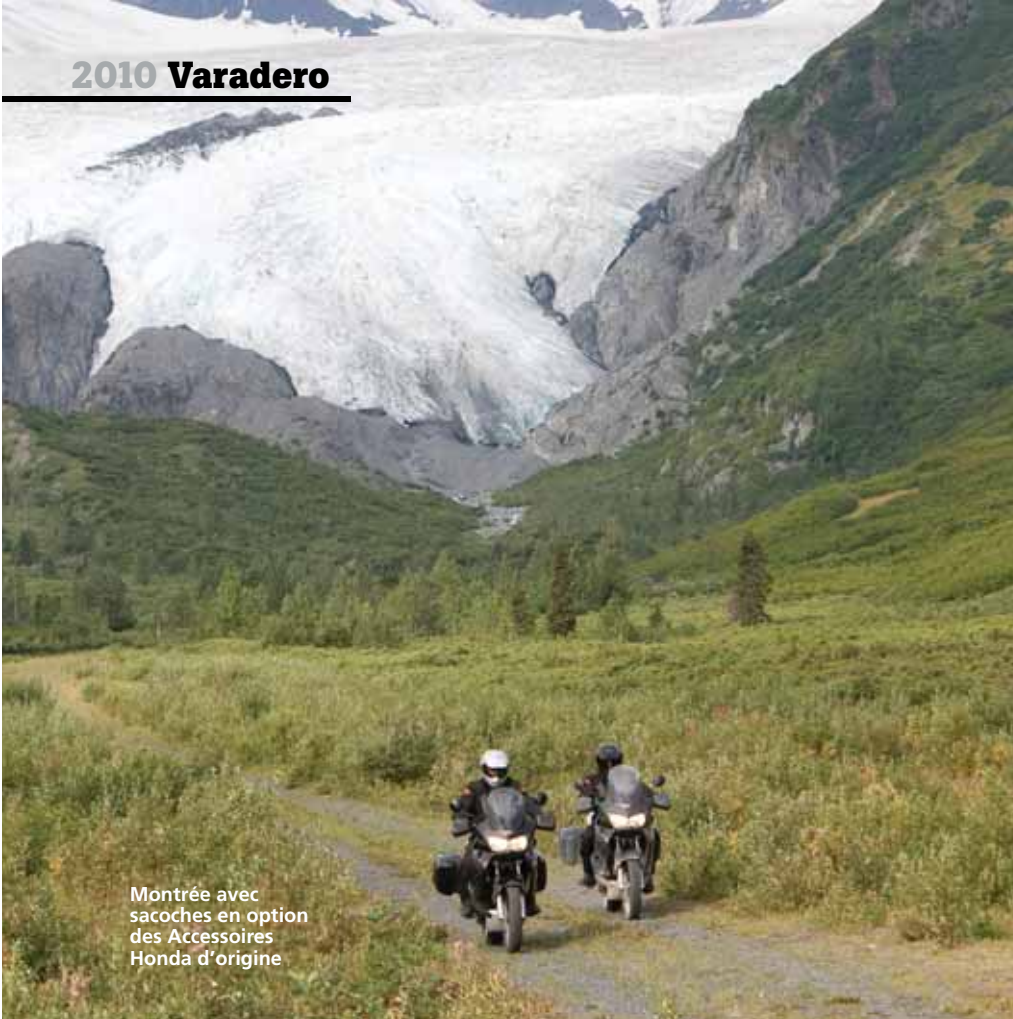
de la Honda Aero dispose d'une injection électronique PGM-FI pour des bas régimes musclés et des hauts régimes excitants. Le comportement est stable pour vous sentir détendu et en contrôle.

Peut-être que la vraie magie de l'Aero, toutefois, c'est de voir à quel point elle convient parfaitement à une grande diversité de conducteurs. Elle ne vous accable pas avec un format et un poids excessifs comme certaines autres. Et grâce à sa selle basse, les conducteurs de plus petite taille se sentent confortables et confiants.

Allure, qualité et fiabilité supérieures, à un excellent prix, aussi.

Allez-y. Essayez de ne pas sourire en pesant le bouton de démarrage de votre nouvelle Honda VT750CA Aero.





Montrée avec
sacoches en option
des Accessoires
Honda d'origine

Poursuivez vos rêves

C'est une motocyclette qui comblera vos rêves d'aventure, puis fera de ces rêves une réalité. La Honda Varadero est estimée des motocyclistes du monde entier pour son attitude volontaire – n'importe quand, n'importe où – et vénérée pour son confort, sa puissance, et sa force de caractère, imperturbable devant tout terrain.

Son bicylindre en V de 996 cm³ à quatre soupapes par cylindre et injection électronique PGM-FI de Honda remet la puissance entre vos mains; beaucoup de

puissance, à chaque fois que vous en avez besoin, que vous soyez sous les tropiques ou aux confins subarctiques, au niveau de la mer ou dans un sentier de montagne une route accidentée et sinueuse. Dans les bas régimes il y a un couple abondant pour faire le travail hors route, alors que plus haut dans les tours,

les chevaux attendent le moment de vous montrer ce qu'ils savent faire.



>> Puissant bicylindre en V de 996 cm³ à injection électronique, pour une réponse vive, beaucoup de couple et une forte puissance à hauts régimes qui fait le travail sur autoroute et hors route

>> Large carénage qui coupe le vent, selle confortable et ergonomie spacieuse qui vous laissent frais et dispos à la fin d'une longue journée d'aventures

>> Suspension à long débattement et roue avant de 19 pouces contribuant au confort de la très maniable Varadero, sur autoroute et sur route de terre

>> Le sophistiqué Double système de freinage Combiné avec ABS (antiblocage) dispose d'étriers avant et arrière à triple-piston, pour plus de puissance et de sécurité

>> Les Accessoires Honda d'origine proposent en option pour l'aventure, une trousse de poignées chauffantes, un pied central et une prise auxiliaire d'accessoires 12 volts

Vous aimerez la musique douce mais éloquente issue des deux silencieux sous la selle et lorsque le terrain devient humide ou irrégulier, vous apprécierez la finesse et le contrôle offert par le double système de freinage Combiné avec ABS (antiblocage) de la Varadero. La Varadero est faite pour aller pratiquement partout, tant que vous voudrez rester en selle.

Son châssis est conçu pour réagir de façon prévisible aux commandes du pilote, vous permettant de rouler loin avec confiance, pour toutes sortes d'aventures sur toutes les sortes de routes et de surfaces. Un réservoir de 25 litres, une jauge de carburant indiquant la distance restante et une selle confortable et d'un grand soutien aident à couvrir de plus longues distances, avec style et confiance. Un carénage large mais qui coupe à travers le vent signifie que vous n'avez pas à vous inquiéter d'un sort de température inclemente, alors que des valises imperméables optionnelles et un coffre arrière verrouillable vous donnent beaucoup de place pour vos bagages

Il n'y a pas de route trop longue pour cette moto, ni d'horizon trop loin. La Varadero. C'est l'hymne à l'Aventure du motocycliste. Rendez visite à votre concessionnaire Centre Honda et apprenez un tout nouveau langage en un seul mot.



>>> Une suspension efficace et un cadre aluminium léger mais robuste contribuent au comportement dynamique et à la capacité sportive

>>> Pare-brise facilement réglable sur 4 positions, demi-carénage protecteur, selle réglable sur 3 positions et guidon droit, pour rouler sur toute route au pays confortablement

>>> Les instruments comprennent un indicateur affichant la consommation moyenne en randonnée ou la consommation instantanée

>>> Système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) contribuant à un excellent freinage même lorsque les routes sont loin d'exceller

>>> Les Accessoires Honda d'origine proposent au voyageur qui est en vous, des sacoches optionnelles durables et résistantes aux intempéries

Allez où la route vous mènera

Vous avez déjà eu le sentiment que vous aimeriez sortir pour un café et vous esquivier en poursuivant votre route jusqu'à la fin de la semaine? La Honda CBF1000A

éveillera le guerrier de la route qui est en vous, quel que soit votre type de guerrier et peu importe où mène la route.

Avec sa combinaison gagnante d'ergonomie confortable et de prouesses sportives, cette motocyclette aux multiples talents ne dormira pas souvent dans votre garage.

La qualité et la polyvalence routière de la CBF1000A débute par un cadre aluminium léger mais robuste, et se poursuit avec un puissant quatre cylindres en ligne de 998 cm³ à DACT et injection électronique PGM-FI, complétés par un guidon droit confortable et une selle réglable. Ajoutez maintenant un Système de freinage Combiné avec ABS de Honda pour une performance de freinage impressionnante, et vous venez de décrire la motocyclette qui vous transportera vers l'aventure dont vous

avez rêvé, rapidement, confortablement et sécuritairement.

Les grandes motos sont bien plus que la somme de leurs parties et la CBF1000A aussi. Demandez à quelqu'un qui en a conduit une et il vous dira que cette moto vous plait de plus en plus, chaque fois que vous la conduisez. Avec un moteur calibré pour livrer une puissance riche à bas et mi-régimes et excitante à haut-régime, des éléments de suspension de qualité pour favoriser un sentiment de maîtrise, là où le caoutchouc fait contact avec la route, un pare-brise réglable qui s'élève pour le confort à vitesse élevée ou s'abaisse pour un aérodynamisme sportif, et la riche sonorité de son échappement quatre-dans-un, elle a toutes les pièces qu'il faut.

Faites l'essai d'une Honda CBF1000A, elle est un véritable coup de cœur, vous verrez.

Pour le plaisir de faire de la moto

Elle a démontré sa valeur dans les rues, les autoroutes rapides et les cols de montagne d'Europe. La Honda CBF600SA a passé ce test haut la main. À présent, elle se mérite la même solide réputation ici au Canada.

Que vous soyez nouveau ou expérimenté et prêt à passer à une plus grosse moto, vous aimerez son 4-cylindres en ligne à DACT de 599 cm³ avec sa puissance douce et étendue qui réagit promptement. Le moteur est spécialement calibré pour répondre à bas régime – une puissance souple mais prête, pour les rues bondées de la ville et toutes les courbes des routes de la campagne. La configuration supercarrée, avec un alésage et course de 67 x 42,5 mm et d'autres caractéristiques de performance, permettent au moteur de la CBF600SA de tourner allègrement, avec une puissance qui se développe de

façon linéaire et conviviale. L'injection électronique PGM-FI compense automatiquement les variations de pression et de température d'air, de façon à maximiser l'efficacité – quelle que soit l'altitude et les conditions météo, et de répondre rapidement – avec une connexion main-moteur qui rend la moto si plaisante à conduire.

Le moteur est entouré d'un châssis qui procure la maniabilité agile qu'il vous faut sur une route secondaire tortueuse, et la stabilité requise sur une autoroute venteuse des Prairies. Le superbe cadre en aluminium coulé se combine à une suspension souple pour une maniabilité agile et stable. Un demi-carénage profilé avec pare-brise ajustable achemine l'air autour de vous pour vous garder confortable, malgré les nuages de pluie et les chutes de température. Et lorsque la

pluie commence à tomber, vous apprécierez pour vrai le système de freinage Combiné avec ABS de Honda, qui contribue à un contrôle remarquable, malgré les chaussées qui laissent à désirer.

Et avec sa selle basse réglable pour plus de confort et les Accessoires Honda d'origine disponibles, sacoches, poignées chauffantes, etc., la Honda CBF600SA ajoute l'aspect pratique à la performance et la facilité de conduite. C'est une motocyclette pour ceux qui projettent de garder leur moto où elle se doit: sur la route.

>>> Le 4-cylindres en ligne à injection de carburant de 599 cm³ est léger, compact et puissant, même à bas régimes pour une réponse exceptionnelle

>>> Le système de freinage Combiné avec ABS de la CBF600SA procure la facilité d'utilisation des freins couplés et le contrôle des freins antiblocage de pointe

>>> La fourche de 41 mm et le monoamortisseur arrière assure un fonctionnement souple et bien amorti, pour une maniabilité et un confort supérieurs

>>> Réglage en hauteur du pare-brise sur deux positions et de la selle sur trois positions, pour un confort et une protection du vent accordés à votre taille et votre conduite

>>> Une vaste gamme d'accessoires Honda d'origine disponibles: poignées chauffantes, sacoches, coffre arrière et déflecteurs spéciaux qui aident à protéger vos mains du vent lors des randonnées longue-distance



Le modèle peut différer de l'illustration

C'est le temps de conduire une légende

SAVIEZ-VOUS que la Honda CB750 1969 était la première motocyclette produite en série dotée d'un frein à disque avant?

C'est un des noms les plus cités de tout le motocyclisme, Interceptor. Pour les passionnés, ce mot évoque des images de trophées de courses, l'innovation technologique, et l'excellence en fait de moto de tourisme sportif. Pas étonnant que la Honda VFR800A Interceptor soit si souvent nommée l'une des meilleures motocyclettes polyvalentes de tous les temps.

Tournez la poignée de l'Interceptor et vous saurez tout de suite qu'il s'agit d'une moto exceptionnelle. Son V-4 à 90-degrés refroidi par liquide est l'un des moteurs de moto les plus sophistiqués au monde, avec sa distribution VTEC^{MC} brevetée et sa plage de puissance incroyablement large. L'injection électronique PGM-FI de Honda travaille de pair avec le VTEC pour maximiser la puissance, avec 4 injecteurs à 12 orifices percés au laser pour une atomisation de carburant incroyablement fine.

Le châssis est tout aussi avancé atteignant un équilibre parfait de maniabilité sportive et d'urbanité. Le sophistiqué Système de freinage Combiné avec ABS (système antiblocage) aide à prévenir le barrage de roue, même dans les conditions les plus difficiles. La position de conduite est aussi le résultat de recherches et d'essais intensifs – vous serez étonné de constater comment on l'apprécie dès qu'on monte en selle et encore à la fin d'une longue journée sur route. Et bien sûr, on ne peut passer à côté

du style radical de l'Interceptor.

Vous avez conduit beaucoup de motos – maintenant, conduisez une légende. La Honda VFR800A Interceptor, impatiente de vous montrer comment une véritable grande moto peut être plaisante.



>> Le VTEC novateur permet au moteur de fonctionner à 2 soupapes par cylindre sous les 6 400 tr/min et à 4 soupapes au-dessus de 6 400 tr/min, livrant significativement plus de couple à bas et mi-régimes et une puissance impressionnante à haut régime

>> L'injection électronique PGM-FI de Honda et le convertisseur catalytique d'échappement permettent un réglage optimal d'efficacité

>> Le système de freinage Combiné avec ABS prévient le blocage de roue et aide à conduire en toute confiance

>> Le remarquable monobras oscillant Pro-Arm^{MC}, les silencieux sous la selle et un style distinctif assurent que la VFR800A Interceptor ne passera pas inaperçue

>> Les formes angulaires de l'habillement ont été étudiées avec soin pour réduire la turbulence, et un possible inconfort

Tour de force techno



Au pinacle des motos de tourisme super sport figure un nom de trois lettres, reconnu et admiré dans le monde entier: VFR. Non seulement la Honda VFR1200FA 2011 s'appuie-t-elle sur la noble réputation établie par ses prédécesseurs accomplis, elle l'élève à un niveau hors d'atteinte pour la plupart des motos du marché. Partout.

Prenez place sur la spacieuse selle de la VFR1200FA, tournez légèrement la poignée, relevez la béquille et décollez de votre entrée. Vous verrez immédiatement que cette moto est très spéciale.

Vous le verrez quand vous sentirez, dès les bas régimes, la poussée du V-4 Unicam de 1 237 cm³, avec une disposition unique des cylindres, un son distinctif avec un

rythme et une sensation de pulsation cardiaque unique dans le monde de la moto. Et vous le saurez lorsque les tours minute grimperont et que le moteur atteindra sa foulée – ces chevaux qui retiennent la sensation viscérale de V-4, que tant de propriétaires de VFR ont adoré par le passé.

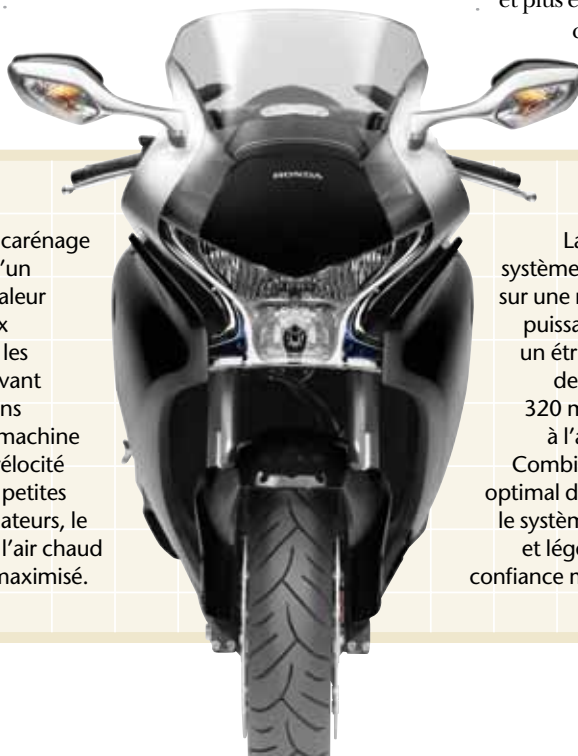
Vous le saurez à sa maniabilité douce et contrôlée, à la suspension étudiée et souple à la fois et à sa puissance de freinage exceptionnelle – toutes ces caractéristiques qui s'allient pour transformer les

déplacements urbains en aventures, et les aventures en souvenirs de toute une vie.

Et lorsque vous arrêterez dans un café-resto ou à un belvédère sur la route, lorsque vous jetterez un nouveau coup d'œil à cette peinture, à son coloris plus profond et plus lustré que les motocyclettes de production régulières, à son esthétique d'une fluidité inégalée.

Et avec la VFR1200FA DCT, vous le saurez quand vous actionnerez le sélecteur de vitesses à gâchettes sur le guidon et que vous découvrirez le génie technologique qui a amené une transmission double d'embrayage (DCT) sur une motocyclette pour la toute première fois. Utilisant une technologie empruntée aux voitures de sport haut de gamme, la DCT inclut deux modes automatiques en plus d'un mode manuel 6-vitesses à sélection par gâchettes. Parfaite pour la circulation urbaine et les autoroutes et la conduite sportive sur votre route sinueuse favorite.

Au cœur des deux modèles VFR1200FA se trouve un moteur V-4 qui présente le meilleur de l'expertise et de l'imagination technologiques de Honda. Avec un angle de cylindres étroit à 76 degrés sans besoin d'arbre d'équilibrage, une distribution Unicam qui réduit le poids et augmente l'efficacité de combustion, un positionnement asymétrique des cylindres qui réduit la largeur du moteur aux endroits critiques, des tubes-collecteurs d'échappement de longueurs spécifiques qui optimisent la puissance et la sonorité, et plus encore. Le moteur de la VFR1200FA constitue un véritable tour de force technologique. Léger et compact, il produit un couple



Carénage

La conception multicouche brevetée du carénage crée une forme superbe, unique ainsi qu'un écoulement d'air et une gestion de la chaleur optimisés. Le carénage comprend deux couches superposées. L'air entrant entre les couches par deux ouvertures ovales à l'avant est canalisé exactement dans les directions requises pour optimiser la stabilité de la machine à vitesse plus élevée. En augmentant la vitesse de l'air et en la faisant passer par de plus petites ouvertures avant qu'elle atteigne les radiateurs, le refroidissement du moteur est optimisé, l'air chaud est rapidement évacué et le confort est maximisé.

Freins

La VFR1200FA est équipée d'un système de freinage sophistiqué, idéal sur une moto sportive polyvalente. De puissants étriers avant à 6 pistons et un étrier arrière à 2 pistons mordent deux grands disques flottants de 320 mm à l'avant et un de 276 mm à l'arrière. Le système de freinage Combiné Honda génère un équilibre optimal des forces de freinage alors que le système antiblocage (ABS) compact et léger vous permet de freiner avec confiance même sur les surfaces difficiles.

Transmission à double embrayage

La performante et polyvalente transmission à double embrayage livrable (modèle DCT) offre trois modes de fonctionnement: deux complètement automatiques (D mode régulier et S mode sport) et un mode manuel à 6-rapports que l'on change au moyen de gâchettes avec la même vivacité qu'une boîte manuelle. Son rendement mécanique est aussi efficace qu'une boîte manuelle et elle vous laisse apprécier les avantages pratiques d'une automatique avec la pure performance d'une manuelle.

Arbre d'entraînement

Ce système évolué d'entraînement par arbre place l'arbre sous le point de pivot du bras oscillant pour éliminer l'affaissement et le relevage associés aux arbres conventionnels, sans recourir aux contre-mesures lourdes et complexes de certains modèles concurrents. Des amortisseurs spéciaux éliminent le jeu et les à-coups dans le système et assurent la douceur des transitions. Un joint homocinétique coulissant absorbe les variations de longueur de l'arbre produites par le débattement en arc de la roue arrière.

Moteur

Léger et compact, le V-4 refroidi par liquide de 1 237 cm³ au V étroit de 76 degrés a été inspiré par la technologie de V-4 Honda du MotoGP. Il comporte une disposition de cylindres unique avec deux cylindres arrière placés côte à côte et deux cylindres avant plus espacés. Ceci permet au moteur d'être étroit entre les jambes du conducteur tout en contribuant à la centralisation des masses, à la sensation d'équilibre de la moto et à la facilité de conduite. Globalement, il est plus compact que le moteur de la VFR800A Interceptor.



gigantesque et de hauts régimes électrisants, un véritable plaisir à conduire.

Le système d'arbre d'entraînement fait appel à la plus récente métallurgie permettant l'usage de composants légers et petits et à une géométrie ingénieuse qui élimine la tendance à l'affaissement et au relevage. Vous en voulez plus? Le système de freinage Combiné avec ABS de Honda maximise la capacité de freinage la sécurité. L'accélérateur électronique assure une connexion instantanée entre la main et le moteur. Une nouvelle technologie de construction de selle assure un confort exceptionnel sur longue distance. Un carénage double couche favorise l'aérodynamisme et le refroidissement. Des accessoires Honda d'origine en option comme des sacoches rigides et un coffre arrière. Et la liste continue.

Lorsque les ingénieurs de Honda ont conçu la première VFR, ils savaient qu'ils travaillaient sur quelque chose de spécial. Les incroyables VFR1200FA et VFR1200FA DCT le confirment.

Le modèle illustré est équipé d'accessoires Honda d'origine comme un déflecteur de pare-brise, un pied central, un jeu de sacoches et un coffre arrière avec coussin appui-dos intégré.





- >>> Choisissez la CBR1000RRA Noir Graphite ou la superbe version Repsol Edition en option
- >>> Cadre aluminium 4-éléments fort et léger, et puissant moteur compact font de rapport-poids/puissance votre nouvelle expression branchée
- >>> Ergonomie confortable vous laissant vous concentrer sur la conduite, augmenter votre temps en selle et le plaisir à chacune des sorties
- >>> Système double d'admission d'air forcée issu du MotoGP procurant à l'injection électronique PGM-FI une arrivée d'air accrue, pour une performance électrisante
- >>> Système d'échappement compact à convertisseur catalytique améliorant la centralisation de masse, réduisant les dimensions de la partie arrière et le déport par inertie
- >>> Partie arrière style MotoGP, clignotants intégrés aux rétroviseurs et ensemble de phares en ligne contribuant au superbe look radical de la CBR1000RRA

Superbike de tous les jours

Bien sûr, la CBR1000RRA de Honda est une excellente moto de course. Avec son ADN de MotoGP qui se voit dans tous les détails, elle peut certainement tourner sur une piste très rapidement.

Mais ce qui est étonnant avec la CBR1000RRA, c'est à quel point elle est pratique pour rouler dans la rue, au quotidien.

Le moteur de 999 cm³ à injection de carburant léger et compact livre une puissance et un couple monstrueux. Un embrayage à glissement assisté de Honda permet de décélérer et rétrograder avec

confiance, mais aussi de monter les vitesses avec l'engagement rapide de l'embrayage pourtant léger au levier. Brillant lors de ces passionnants jours de piste avec les amis, sa plage de puissance homogène se traduit par un caractère convivial, agréable en roulant calmement sur votre route sinueuse favorite.

Les ingénieurs Honda ont toujours compris que la relation entre la force du châssis et la tenue de route. Le cadre aluminium léger et calibré de la CBR1000RRA et ses composants de suspension entièrement réglables assurent

une maniabilité tranchante et doublée d'une stabilité exceptionnelle. Au profit de la stabilité, tout allouant une direction légère à basse vitesse, l'amortisseur de direction à contrôle électronique de Honda (HESD) ajuste automatiquement sa force d'amortissement en fonction de la vitesse.

Une motocyclette de ce calibre doit aussi savoir ralentir et le génie technologique de Honda se révèle à nouveau avec une première mondiale: le freinage Combiné ABS à contrôle électronique de Honda – le premier système antiblocage (ABS) conçu spécifiquement pour les besoins uniques des motos sportives. Il procure un freinage consistant et sûr lors de situations les plus exigeantes (voir Meilleur Freinage à droite).

La performance aux plus hauts niveaux de la technologie de moto de rue ne doit pas se faire au détriment du confort physique, ce que la CBR1000RRA démontre habilement avec son ergonomie sensée – la position assise vous permet d'apprécier la conduite, sans penser à la prochaine aire de repos.

Avec les véritables percées technologiques de cette Honda CBR1000RRA, la conduite d'une moto a atteint un nouveau sommet.

Prenez le guidon.

SAVIEZ-VOUS que le record du tour du TT de l'île de Man (211,754 km/h) est détenu par une Honda CBR1000RR, pilotée par John McGuinness?



Accessoires Honda d'origine

Ce carénage arrière aux couleurs Repsol transforme instantanément votre CBR1000RRA en une réplique de course monoplace. Et lorsque votre sortie est terminée, cette élégante housse de course Honda protège votre moto de la poussière et des débris. Visitez honda.ca ou votre concessionnaire local Honda pour plus de détails.



CBR600RRA

pur-sang, mémorable.

Et pour un freinage ultime, la CBR600RRA est livrée avec le révolutionnaire système de freinage combiné-ABS à contrôle électronique de Honda, le premier système antiblocage conçu spécifiquement pour les besoins uniques des sportives (voir l'encadré ci-dessous). Ou obtenez avec la CBR600RR la même puissance et qualité de conduite, sans freins ABS. C'est votre choix.

Les Honda CBR600RRA et CBR600RR: capacité sur les circuits, docilité et souplesse dans la rue et confort sur longues distances.

Performante partout

À l'avant-garde des motos sportives de poids moyen: la Honda CBR600RRA/RR, une moto supersport qui combine une haute performance incroyable avec une étonnante capacité d'utilisation au quotidien.

Son quatre cylindres en ligne compact et léger de 599 cm³ à DACT regorge de caractéristiques de performance. Deux injecteurs par cylindre commandés électroniquement pour réagir sans délai à la charge du moteur et aux mouvements de la poignée, avec un couple puissant à mi-régime et de hauts régimes électrisants. Un alésage-course supercarré permet au moteur de tourner aisément jusqu'à 15 000 tr/min. Des jets d'huile sous les pistons réduisent les frottements et augmentent le refroidissement. Un système d'air forcé à 2 prises optimise l'écoulement d'air à moyenne et haute



CBR600RR

vitesse. Le tout crée une performance sportive qui rend les routes sinueuses ou les jours de piste si plaisants.

Mais la CBR600RRA/RR est différente de bien des motos sportives parce qu'elle est également exceptionnellement facile à conduire sur la rue. Un châssis léger et calibré en aluminium, avec Amortisseur de direction électronique (HESD) procure un comportement plus sûr, tandis que des freins avancés avec étriers avant à montage radial accordent une puissance de freinage instantanée. Combinez la performance du châssis avec la large plage de puissance et vous obtenez ce type de performance au quotidien qui rend chaque sortie sur ce

>>> 4-cylindres en ligne haute-révolution compact et léger à DACT et double injection séquentielle, puissant à mi-régime, stupéfiant à haut régime

>>> Le premier système de freinage Combiné-ABS à contrôle électronique pour motos sportives au monde; puissance de freinage et contrôle de classe mondiale

>>> Fourche inversée à cartouche HMAS de 41 mm dotée de réglages de précontrainte et de l'amortissement en compression et en détente, vous permettant de régler finement la suspension pour un contrôle précis sur piste ou confortable dans la rue

>>> Échappement léger en acier inoxydable avec soupape dans le silencieux contrôlant la pression d'échappement, pour maximiser la performance

>>> Ergonomie conçue pour le confort, pour minimiser la fatigue et maximiser le plaisir

MEILLEUR FREINAGE

Les CBR1000RRA et CBR600RRA disposent du premier système de freinage Combiné-ABS à contrôle électronique au monde pour motos sportives. Ce système novateur réunit les avantages des freins antiblocage et des freins couplés pour améliorer le contrôle et la sécurité – tout ceci sans interférer avec l'inclinaison en virage ou autres aspects de performance sportive – même sur circuit de course. Le système informé de la pression appliquée sur le levier de frein et la pédale en plus de données issues des capteurs, génère par deux unités de puissance distinctes une force de freinage maximale sur les deux roues, tout prévenant le blocage. Le fonctionnement est homogène parce que le module électronique (ECM) est capable de centaines de calculs et d'interventions par seconde, ajustant continuellement la force et la distribution de la pression hydraulique sur chaque roue. Une pleine force de freinage précise et prévisible est disponible sur-le-champ, vous accordant peut-être, l'avantage additionnel dont vous avez besoin dans un jour de piste ou en compétition.





Le modèle peut différer de l'illustration

L'agressivité mise à nu

À la fois moto sportive haute performance et guerrière redoutable sur les boulevards, l'impossible CB1000RA est la moto dénudée, sans carénage que seule Honda pouvait construire avec un mélange aussi prodigieux d'attitude sans compromis et de super facilité de conduite au quotidien.

La toute dernière addition à une fière lignée de "hot-rods" Honda à deux roues et quatre cylindres sans carénage, la CB1000RA étend ses racines jusqu'à la CB750 de 1969. Comme avec cette moto icône, l'attention est carrément portée sur le moteur de la CB1000RA. Avec la puissance brute d'une supersport d'un litre, ce quatre en ligne à injection de carburant, descendant direct

de la CBR dispose d'un couple rehaussé à bas et moyens régimes, pour une poussée additionnelle dans les quartiers chauds de la ville, tout en conservant la capacité de dépasser sans effort sur la route. Tournez la poignée et vous saurez aussitôt que, cette moto c'est du sérieux.

Ce moteur musclé retient l'attention, avec un minimum d'habillage ou de cadre pour vous bloquer la vue. Même si ce cadre aluminium à poutre dorsale est à peine visible, il est tout à fait capable de contenir tous ces chevaux, utilisant une technologie sophistiquée de moulage par gravité et de construction à parois minces pour la légèreté. Le cadre se joint à un monobras oscillant Pro-Arm en aluminium

et à une fourche inversée de 43 mm entièrement réglable. Et le meilleur peut-être, la position assise créée par le châssis minimaliste est spacieuse et confort, ce qui rend la CB1000RA tout à fait appropriée aux aventures d'un week-end ou même d'une semaine, seul ou à deux.

Comme il se doit avec un tel hot-rod crachant le feu, la CB1000RA est très équipée en freins, avec des étriers avant à montage radial et un système de freinage Combiné avec ABS Honda qui vous laisse rouler avec confiance même lorsque la route laisse à désirer.

La toute nouvelle CB1000RA: L'agressivité mise à nu en un ensemble convivial, plaisant à conduire

Tableau de bord compact et attrayant composé de 3 sections ACL à compte-tours multi segment

Fourche inversée entièrement réglable de 43 mm, avec étriers à montage radial et disques de 310 mm issus de la CBR1000RR, pour une performance de pointe de moto sportive

Système de freinage Combiné avec ABS (antiblocage) vous procurant une tranquillité d'esprit additionnelle, en toute situation de freinage

Position assise spacieuse et confortable accordant à la CB1000RA assez de polyvalence pour effectuer de longs parcours, en solo ou en duo

Larges roues 17 pouces en aluminium, attrayantes et distinctives avec 4 rayons courbés

Partie arrière courte, compacte et légère complétant le style angulaire distinctif de la CB1000RA

Système d'échappement en inox semi-surbaissé contribuant à un centre de gravité bas et une sonorité exaltante

Phare triangulaire à multi réflecteur intégré à un petit carénage minimaliste avec feu de position unique à diodes, donnant à la CB1000RA un caractère visuel agressif et un éclairage brillant

Superbe monobras oscillant en aluminium avec monoamortisseur HMAS avec réglages de la précontrainte et de l'amortissement en détente; une excellente suspension et un look unique

Technologie sophistiquée de moulage par gravité créant un cadre aluminium à large poutre "monobackbone" robuste et léger grâce à une construction à parois minces. Cette technologie de pointe est la base de ce châssis bien intégré qui contribue à une superbe maniabilité

L'injection électronique PGM-FI de Honda surveille constamment plusieurs variables afin d'assurer le bon mélange pour les conditions atmosphériques et de conduite du moment, pour une performance toujours optimale et une réponse nette et précise

L'héritage "hot-rod" de la CB1000RA est bien présent chez son 4-cylindres en ligne compact et léger de 998 cm³, à injection de carburant et refroidissement liquide, calibré pour une performance dynamique à bas et moyens régimes et une sensation d'accélération linéaire augmentant sur toute la plage de régime pour culminer en une poussée électrisante

Culasse 16-soupapes issue de la course assurant un écoulement exceptionnel, pour des caractéristiques de combustion et de puissance optimales

Juste le bon format, pour le plaisir

Elle est enfin arrivée! La moto que les Canadiens réclamaient depuis le lancement de l'incroyablement populaire CBR125R a été finalement révélée au monde entier. Et elle fait carrément sensation.

La toute nouvelle Honda CBR250RA/R est à des lieues du genre un peu bâclé construit avec des éléments existants pris ici et là comme on trouve souvent dans cette catégorie – c'est une vraie sportive Honda à l'ingénierie sophistiquée et aux nombreux composants de pointe. Elle a la légèreté, la facilité d'utilisation et la taille confortable qui en font la moto parfaite pour les novices comme pour ceux qui graduent de la CBR125R. Et si certains motocyclistes d'expérience font peu de cas de la CBR250RA/R simplement parce qu'ils croient que la cylindrée est la seule mesure de l'attrait d'une motocyclette, eh bien, ils passeront à côté d'une moto destinée à redéfinir le plaisir sur deux roues.

Débutons par le joyau de moteur. Conçu spécifiquement pour cette moto, le monocylindre de 249 cm³ refroidi par liquide n'est pas un moteur de hors route à qui on a demandé de faire le travail sur une moto de rue, ou une certaine vieille technologie fatiguée, époussetée et habillée pour avoir l'air d'une neuve. Le moteur de la CBR250RA/R a été conçu, dessiné et construit pour



“Présentement la meilleure moto sur le marché”

— David Booth, National Post

procurer une courbe de couple optimale pour la conduite de rue, une puissance impressionnante à haut régime, et le rapport poids-puissance supérieur qui fait que conduire une 250 performante est si excitant. L'injection électronique PGM-FI, la culasse DACT à 4-soupapes, une ligne rouge à 10 500 tr/min, les arbres de transmission superposés, et plus encore... Ainsi, le moteur est facile à utiliser lors des arrêts et départs de la circulation urbaine, et dans son élément sur la route ouverte ou lors des jours de piste, également.

En fait, la mesure d'alésage et de course équivaut à celle de la CBR1000RR, ce qui vous donne un indice sur la prédisposition à la performance de cette moto.

Un moteur compact était primordial

pour permettre de dessiner un châssis léger et sportif et une ergonomie confortable pour les grands et les petits gabarits. Avec sa masse centralisée, l'empattement court, les roues de 17 pouces pleine grandeur, la géométrie de direction agile et un poids global léger, la CBR250RA/R réalise cet état presque magique de moto qui semble obéir à votre pensée. Une courbe prononcée droit devant? Une chicane serrée lors d'un jour de piste? La CBR250RA/R répond rapidement, avec précision, presque sans effort. Encore un autre exemple montrant à quel point une moto performante de petite cylindrée peut être agréable.

Bien qu'elle soit économique à posséder et à utiliser, la CBR250RA/R ne lésine pas sur les caractéristiques de premier choix habituellement associées à des motos plus chères seulement. Comme le système de freinage Combiné avec ABS sur le modèle RA – le premier système antiblocage sur une moto de cette catégorie. Comme le carénage aérodynamique et protecteur style VFR1200. Comme le tableau de bord multifonction. Du matériel de premier rang. Par surcroît, elle est très éconergétique et conforme à des normes strictes sur les émissions*.

Oui, elle est enfin arrivée. La nouvelle et excitante Honda CBR250RA/R et sa liste de caractéristiques avancées. Vous pouvez acheter une plus grosse moto, mais pas une plus amusante à conduire.





>>> Le tout nouveau monocylindre de 249 cm³ spécifiquement créé pour la CBR250RA/R présente des éléments haute performance: culbuteurs double branche à rouleau sur double arbre à cames en tête avec chaîne silencieuse de type "HY-VO", plus culasse compacte, injection électronique PGM-FI, refroidissement liquide, etc.

>>> Le moteur produit une courbe de couple très large pour une solide performance à bas régime. La puissance développée culmine à 8 500 tr/min – bien avant la limite de 10 500 tr/min. Cette large plage de puissance rend la CBR250RA/R facile, rassurante à conduire, tant aux arrêts et départs urbains que sur l'autoroute, avec une impressionnante économie de carburant.*

>>> Un arbre d'équilibrage accordé au moteur une sensation douce et sophistiquée

>>> Le moteur compact et léger contribue à la direction agile de la CBR250RA/R sa maniabilité intuitive et un impressionnant rapport poids-puissance, qui lui permet de surpasser des bicylindres de cylindrée similaire

>>> Les ajustements de soupapes avec cales contribuent à faciliter l'inspection et l'entretien, avec des intervalles recommandés de 48 000 km, de sorte que vous roulez très, très longtemps entre les ajustements périodiques

>>> L'injection PGM-FI incorpore un système de gestion du ralenti (IACV) pour régulariser la réponse à de petits changements de position de la poignée des gaz

>>> La CBR250RA/R rencontre les normes EPA et Euro3 sur les émissions en intégrant les dernières technologies d'échappement. Le convertisseur catalytique tri métal réduit les émissions d'hydrocarbures, monoxyde de carbone et oxyde d'azote, tandis qu'un capteur d'oxygène dans l'échappement permet au module de commande électronique (ECU) d'améliorer la combustion

>>> Cadre d'acier double poutre en forme-de-diamant avec fourche de 37 mm et suspension arrière Pro-Link à monoamortisseur pour une impressionnante maniabilité et une conduite confortable

>>> La CBR250RA est la seule moto de sa catégorie à offrir les avantages de l'ABS. Son système de freinage Combiné avec ABS (antiblocage) contribue à un contrôle sûr, même sur les revêtements difficiles

>>> Le poids à vide de seulement 162 kg (357 lb) du modèle de R et 166 kg (366 lb) pour le RA contribue à une manoeuvrabilité exceptionnelle et à bâtir la confiance du conducteur

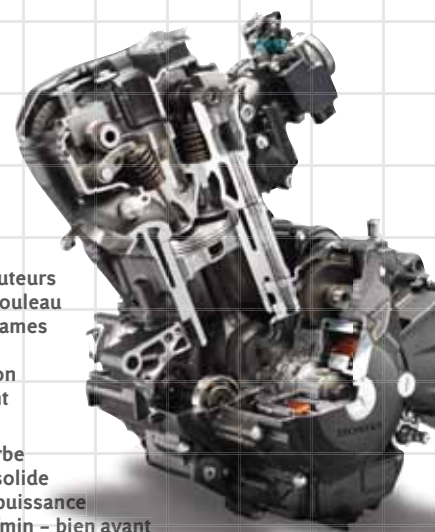
>>> L'ergonomie sportive alloue une position assise équilibrée pour un contrôle optimal et le confort longue distance.

>>> Les grandes roues coulées, avec pneus 110/70 – 17 avant et 140/70 – 17 arrière, procurent une adhérence, des traits de maniabilité et une sensation de grosse moto

>>> Le style fluide et moderne est souligné par le carénage intégral de type VFR1200 avec pare-brise protégeant du vent tout en augmentant le confort et l'aérodynamisme, et par le phare de conception unique

>>> Réservoir de 13 litres accordant à la CBR250RA/R une autonomie de plus de 320 kilomètres

>>> Les poignées latérales sur la partie arrière sont conçues pour les mains gantées et offrent une prise solide dédiée au passager



*Les données sur la consommation de carburant ont été obtenues par Honda à la suite de tests effectués sous conditions normalisées prescrites par la WMTC (Worldwide Motorcycle emission Test Cycle). Ces tests sont conduits sur route ouverte en utilisant une version de production du véhicule avec conducteur seul et sans équipement optionnel ajouté. La consommation de carburant peut varier selon votre style de conduite, l'entretien accordé au véhicule, les conditions météo et de la route, la pression des pneus, les accessoires installés, les bagages, le poids du conducteur et du passager et autres facteurs.



NOUVEAUX DÉBUTS

Comment Honda aide de plus en plus d'adeptes à débiter dans le sport de façon agréable et sécuritaire

Charmaine De Cae ne conduirait probablement pas de motocyclettes si ce n'était de la Honda CBR125R. "Grand-mère ne voulait pas que je conduise une moto" commenta-t-elle. Mais la matriarche de la famille changea d'idée en apprenant que la Honda sportive convoitée par sa petite-fille n'était qu'une 125 cm³, contrairement à la 1600 cm³ plus intimidante de son oncle. D'ailleurs, De Cae, infirmière sage-femme autorisée, ne pouvait s'imaginer "débourser 10 000 \$ ou ce qu'il en coûte aujourd'hui pour acheter une nouvelle 600."

La jeune femme de 28 ans originaire de Saskatoon a essayé toutes sortes de motocyclettes, "mais ne s'est jamais sentie confortable sur quelque chose de plus gros." À présent, avec sa CBR125R, elle et sa meilleure amie Elise Carr – qui possède une autre CBR très personnalisée – se baladent aux environs de Saskatoon où elles côtoient plusieurs propriétaires d'une grande variété de motos et découvrent la fraternité toujours grandissante de la communauté des motocyclistes.

À l'instar d'un nombre surprenant d'adeptes de CBR125R, De Cae n'est pas pressée de l'échanger pour une moto nettement plus grosse, estimant sa petite Honda "parfaite pour rouler autour

de la ville et se rendre au travail." Un sentiment que partage le producteur vidéo torontois Jeff Mar qui, bien qu'il ait conduit des motos de 600 cm³, n'a pas encore été tenté d'échanger la sienne, parce que, dit-il: "la 125 répond à tous mes besoins actuels."

Tout ça, bien sûr, c'est avant que De Cae, Carr et Mar aient eu vent de la grande nouvelle de Honda Canada pour 2011 : la toute nouvelle CBR250R. Inspirée du format gagnant qui a permis à la CBR125R un tel tour de force dans le monde du motocyclisme – style moto sportive, performance et caractéristiques alliés à un prix incroyable – la nouvelle CBR250R vient compléter la gamme de motos de premier niveau de Honda Canada, laquelle comprend également la CBF600SA.

La CBR250R, toutefois, est l'étoile de 2011, avec ses freins antiblocage en option, son puissant monocylindre de 249 cm³ à injection de carburant, et un style qui émule de si près la fameuse VFR1200 que plusieurs croiront que vous conduisez une moto beaucoup plus grosse.

Tout ceci fait partie de la campagne Honda visant à rendre le motocyclisme plus accessible à plus de conducteurs. Ces trois motos offrent une combinaison unique de prix abordable, de



Le populaire programme Jeunes Red Riders de Honda Canada voit à ce que les jeunes conducteurs hors route apprennent les techniques de conduite et les procédures de sécurité importantes avant qu'il leur soit permis de démarrer. Ci-dessous, De Cae (aussi en page opposée) et son amie Elise Carr partant avec leurs amis motocyclistes.

performance gérable et de silhouette attrayante. Ajoutez à ceci un poids léger et une selle basse et confortable et vous avez une formule qui plaira aux débutants comme aux conducteurs d'expérience.

Mais chez Honda, notre engagement va plus loin que la vente de motocyclettes. Nous sommes des passionnés déterminés à voir notre sport grandir au-delà de ses racines traditionnelles. Nous sommes des chefs de file de l'industrie, engagés à préparer de nouveaux conducteurs à leur introduction au motocyclisme. Nous sommes aussi déterminés à rendre ce sport plus accessible à tous. Voilà pourquoi Honda s'est engagée à soutenir la formation des conducteurs et la raison pour laquelle tant d'écoles de formation intègrent les CBR125R à leur parc de motos – ainsi, ceux qui débutent sur deux roues peuvent apprendre à conduire sur les

motos de débutants les plus récentes et les plus sophistiquées.

Honda s'est engagée dans le processus de faciliter à de nouveaux conducteurs l'accès aux deux roues. Par exemple, à la conclusion d'une des sessions du "Programme motocycliste novice" où des CBR125R sont utilisées, les participants se voient offrir des incitatifs échangeables dans tous les magasins Honda lors de l'achat d'équipement sécuritaire et autres articles importants pour une pratique du motocyclisme agréable et sécuritaire. De plus, Honda lancera un programme de reprise à l'intention des propriétaires de CBR125R désireux de passer à une CBR250R.

Cette année, le programme "Je pars avec toi" de Honda mettra une emphase spéciale sur l'accueil des nouveaux. Des journées exclusives d'essai de CBR125R/CBR250R sont organisées afin de montrer comment il est facile de se joindre au monde de la moto. Ces journées incluent des exercices pour aider les conducteurs à gagner en confiance, une démonstration de freinage antiblocage par des experts et une sortie prolongée avec des experts. Présentez votre permis de conduire valide et vous entamez ce premier pas vers le plaisir sur deux roues.

Mais l'engagement de Honda à amener de nouveaux conducteurs de moto débute bien avant que les jeunes soient assez âgés pour se qualifier pour un permis. Un des programmes de Honda Canada qui connaît le plus de succès, "Jeunes Red Riders" (JRR), s'adresse aux jeunes âgés de 6 à 12 ans qui rêvent d'apprendre à conduire une motocyclette. Dès leur arrivée à un jour de camp JRR, les jeunes sont habillés de la tête aux pieds avec de l'équipement de protection Fox^{MD}. Ils sont ensuite initiés à la motocyclette et à ses composants principaux, puis entraînés au moyen d'une simulation afin de les familiariser avec les commandes essentielles. Ce n'est qu'après s'être familiarisé avec les éléments de base comme la façon de s'asseoir, démarrer, et arrêter la moto, que l'entraînement commence.





Le programme JE PARS AVEC TOI de Honda est un excellent moyen d'acquies des trucs de conduite, tout en passant du temps agréable en selle sur des Honda, incluant la CBR125R.



Et même là, la première partie de l'apprentissage débute par un exercice, moteur éteint, sur la façon sécuritaire d'arrêter la moto. Ce n'est qu'après avoir maîtrisé cette technique et d'autres habiletés de base que les moteurs des CRF50F, CRF70F et CRF80F (la CRF100F est disponible pour les participants plus grands et plus expérimentés) sont mis en marche. Tous sont supervisés tandis qu'ils apprennent à contrôler la commande des gaz. Le but – de dire Jeff Madden, Coordonnateur national du programme pour Honda Canada – “est d'apprendre à naviguer à travers de petits obstacles en utilisant la technique de conduite appropriée.”

Un message de la part de Honda

Je m'appelle Kim Moore; mon titre est Coordonnatrice de la presse et des relations publiques pour la division des motocyclettes. Toutefois, quand vous travaillez dans l'industrie de la motocyclette, votre titre n'est que cela — un titre. La majorité des gens dans l'industrie vont au-dessus et au-delà de la portée de leur travail, non pas parce qu'ils doivent le faire, mais parce qu'ils veulent le faire.

À titre de membre de l'équipe du programme JRR et, par la suite, de l'équipe de la CBR125R, ce fut une grande satisfaction de voir ces programmes devenir florissants et servir de tremplins vers le monde du motocyclisme tant pour les jeunes que pour les adultes, sur route comme hors route.

Lorsque Honda a mis en route le projet CBR125R deux années avant le lancement de celle-ci en 2007, la chose fut perçue comme le moment opportun parfait. Après avoir lancé avec succès le programme JRR il y a à peine deux ans de cela, la recherche effectuée à ce moment-là nous a appris qu'il y avait un grand nombre de gens intéressés au motocyclisme, mais qu'il n'existait aucun moyen facile de les y attirer. C'est le programme CBR125R (combinaison moto/équipement) qui leur a ouvert la porte. Et à ce jour, la CBR125R demeure probablement la façon la plus abordable de s'initier au motocyclisme.

Arrive la CBR250R. Comme les motocyclistes chevronnés vous le diront, confiance et expérience sont les clés pour profiter de la

route de nombreuses années. Bon nombre de vétérans de la moto ont débuté sur des petites cylindrées et sont passés par la suite à des motos plus grosses. La chose s'est passée habituellement de façon graduelle, ce qui leur a permis d'accroître leur assurance et leur expérience à mesure qu'ils gravissaient l'échelle des tailles de motos. La CBR125R a amené bien des nouveaux venus au sport, et comme des conducteurs qui les ont précédés, bon nombre d'entre eux sont maintenant prêts à passer à l'étape suivante. L'équipe estimait, toutefois, que les adeptes de la CBR125R seraient prêts non seulement pour un nouveau niveau de performance, mais aussi pour un degré plus élevé de sophistication. C'est pour cette raison que nous avons résisté à la tentation de faire entrer en jeu une moto-navette qui aurait assumé le rôle sans en avoir ni les caractéristiques ni la sophistication. La CBR250R est la nouvelle étape parfaite — c'est une moto sportive hautement sophistiquée, avec moteur à injection de carburant de conception spécifique et système de freinage antiblocage solidaire.

Honda est déterminée à faire en sorte que les conducteurs d'entrée de gamme soient bien servis. Ne faites cependant pas l'erreur de penser que la CBR250R est uniquement pour les novices. Comme nous l'avons appris avec la CBR125R, bon nombre de conducteurs expérimentés considèrent ces petites cylindrées comme un pur plaisir à conduire.

Alors, qu'arrive-t-il ensuite? Eh bien, nous avons déjà mis en place l'équipe de projet pour la prochaine moto de la série. Compte tenu de l'occasion que j'ai de prendre part à des projets emballants comme celui-ci, je crois détenir un des meilleurs postes chez Honda.

Augmentez l'indice plaisir

La CBR125R, c'est la Honda amusante et conviviale dont vous avez sans doute entendu parler et qui a permis à tant de Canadiens de découvrir le motocyclisme – et donné à des motocyclistes d'expérience, une nouvelle raison de sourire.

Bien, vous n'avez pas fini d'en entendre parler puisque la CBR125R nous revient en 2011 avec un nouveau look et des performances encore meilleures.

Pour commencer, le superbe nouvel habillage avec nouveau phare simple optique très lumineux confère à la CBR125R l'allure d'une plus grosse moto tout en améliorant la protection contre les éléments et le confort. Les nouvelles roues et les pneus plus larges améliorent l'adhérence à la route. Et vous ne pouvez manquer les nouveaux coloris attrayants

– la CBR125R ne coûte peut-être pas cher, mais elle est imbattable pour le style et les caractéristiques supérieures.

Ce que nous n'avons pas changé, c'est la maniabilité agile et rassurante offerte par son châssis léger, les commandes faciles, la selle basse confortable et son moteur vif, difficile à caler, à injection électronique



Le modèle peut différer de l'illustration

>>> Roues en alliage plus larges de style course et des pneus sport à haute adhérence plus larges ajoutent au caractère sportif

>>> Le superbe nouveau carénage intégral améliore la protection et le confort par tous les temps

>>> Le moteur quatre-temps refroidi par liquide à simple arbre à cames en tête produit une excellente puissance à bas et mi-régime, alors que le système de gestion d'air au ralenti (IACV) réduit les chances de caler et facilite les départs

>>> Le système d'injection électronique avancé PGM-FI de Honda livre un mélange très précis, pour une performance optimale

>>> La position de conduite est sportive sans être inconfortable et la selle basse fait en sorte que vos pieds rejoignent facilement le sol



Le modèle peut différer de l'illustration

PGM-FI. Démarrage électrique pratique, freins à disque avant et arrière puissants et faciles à moduler, boîte de vitesses à 6 rapports rapprochés permettant un passage doux et précis, instrumentation complète, font de la CBR125R un plaisir à conduire, en ville ou hors de la ville avec vos amis motocyclistes.

Si accessible et si facile... comment voulez-vous ne pas aimer la Honda CBR125R?



Roulez avec style et facilité

À la mode, économique, et très plaisant! C'est l'essence même du scooter Honda SH150i. Il vous amènera partout où vous voulez avec style – et sourire – grâce à son mélange attrayant de conception européenne cool, de qualité et de performance Honda. Pas étonnant qu'il a été le scooter le plus vendu d'Italie durant des années.

Le plaisir commence par le type de performance polyvalente idéale pour la ville comme pour route, seul ou à deux. Le moteur de 153 cm³ à refroidissement liquide et injection PGM-FI produit une puissance suffisante avec une efficacité moteur supérieure. Et le moteur est super facile à utiliser – il suffit de tourner la poignée et partir, la transmission automatique sophistiquée V-Matic de Honda s'occupe du reste.

Lorsque le feu passe au rouge, une autre caractéristique intelligente du SH150i aide

à vous arrêter sécuritairement: le système de freinage Combiné de Honda. Voyez les grandes roues de 16 pouces qui contribuent à la maniabilité sûre et au contrôle rassurant malgré les obstacles sur la route. Des choses à transporter?

L'espace de rangement sous la selle et le coffre arrière de 35 litres de série, peuvent accueillir votre portable, de l'épicerie, etc. Un crochet devant la selle est aussi pratique pour retenir un petit sac d'épicerie.

Bien sûr, le SH150i bénéficie de la qualité et fiabilité renommées de Honda et il est appuyé par le vaste réseau de concessionnaires Honda du Canada, vous pouvez donc rouler avec confiance.

Pour un excellent mélange de style et de performance, montez sur un Honda SH150i. Et préparez-vous à sourire – beaucoup.



- >> Le système de freinage Combiné de Honda relie les freins avant et arrière pour un contrôle et une confiance additionnelle au freinage. Vous tirez le levier de frein avant et le frein avant fonctionne normalement. Vous tirez le levier de frein arrière et une partie de la force est appliquée à l'avant automatiquement pour équilibrer la force de freinage entre les deux roues. Résultat? Des arrêts plus sûrs et mieux contrôlés
- >> Le moteur 4-temps compact et fiable livre un couple puissant à bas et mi-régimes, pour des départs rapides et une accélération sportive – même avec un passager
- >> Avec la transmission automatique sophistiquée V-Matic de Honda, "tournez simplement la poignée et partez" – sans vitesses à changer
- >> Les grandes roues et les pneus de 16 pouces favorisent le confort, la stabilité et la maniabilité. Vous obtenez un contrôle de moto avec le style et l'aspect pratique d'un scooter
- >> La selle large, basse et bien coussinée, les repose-pieds du passager rabattables et le plancher plat ouvert contribuent à un confort exceptionnel, en ville ou hors de la ville, seul ou à deux

Pour votre style de vie actif

Vous n'arrêtez pas, passant des petits cafés aux grands centres commerciaux, des librairies tranquilles aux concerts bruyants et des lieux de travail agités de la ville aux chalets sereins à la campagne. Existe-t-il un moyen de transport qui convienne à ce type de style de vie?

Bien sûr: les Ruckus et Jazz de Honda.

Ces scooters plaisants et à la mode se jouent des déplacements et des allers-retours en ville avec leur légèreté, leur format passe-partout, leur simplicité et leurs caractéristiques pratiques.

Leur moteur 4-temps refroidi par liquide de 49 cm³ est économe, silencieux et si facile à utiliser – pressez simplement le bouton de démarrage, tournez la poignée et voilà. La transmission automatique

V-Matic^{MC} Honda se charge du reste. Il n'y a pas de levier d'embrayage, ni de levier de changement de vitesses – même pas de P ou N à sélectionner. Vous n'avez jamais à vous



Ruckus

>>> Les transmissions sophistiquées V-Matic de Honda utilisées par le Ruckus et le Jazz assurent un fonctionnement sans à-coups et amplement de puissance sur une large plage de rapports, en plus de la simplicité d'utilisation

>>> Le moteur léger de 49 cm³ à 4-temps et refroidissement liquide est performant, efficace, fiable et silencieux

>>> Démarrage électrique à bouton-poussoir, simple et rapide

>>> Les selles confortables sont basses, à 719 mm (28,3 po) pour le Jazz et 735 mm (28,9 po) pour le Ruckus, et rassurantes lors des arrêts

>>> Le compartiment verrouillable sous la selle du Jazz offre presque 22 litres de rangement



Jazz

inquiétez d'un calage du moteur.

Le Ruckus et le Jazz sont si légers et faciles à manier que se glisser dans un stationnement serré et les placer sur la béquille centrale ne présente vraiment pas de difficulté. Un large compartiment sous la selle du Jazz peut accueillir un casque intégral ou des provisions. Le Ruckus présente un style minimaliste, dépouillé de tout artifice et de toute complication. Ses pneus à gravure profonde vous invitent à l'aventure hors de la ville, aux routes de terre, aux petits chemins, etc.

Avec un parfait mélange d'audace, de fonctionnement économique et de fiabilité légendaire Honda, les Ruckus et Jazz sont votre solution moderne pour un style de vie actif.

Soichiro Honda a fait un petit pas pour l'humanité en 1946 quand il a créé son premier produit Honda. Le monde n'a plus jamais été le même depuis.

C'est par une chaude nuit d'été au Canada, il y a plus de 40 ans, qu'à 393 309 km de là, Neil Armstrong fit ses premiers pas sur la lune. Cet événement était le résultat d'une entreprise colossale, en l'occurrence de décennies de travail par des milliers de concepteurs, ingénieurs et techniciens partageant un objectif unique: envoyer un homme sur la lune et le ramener sain et sauf sur terre. Leurs efforts toutefois, ont servi la collectivité entière, de façons telles que personne à l'époque n'aurait pu imaginer. La technologie qui assure une alimentation électrique mobile et légère aux outils électriques sans fil que nous utilisons tous les jours tire son origine des outils scientifiques développés pour le programme Apollo. Les combinaisons modernes à masque respiratoire des sapeurs-pompiers sont inspirées de l'équipement de survie portable utilisé sur la surface de la lune. Même la conception aérodynamique de nos balles de golf est redevable à la recherche faite pour les vols spatiaux. L'invention engendre l'invention.

Durant la même année, 1969, Honda produisait sa millionième unité d'équipement motorisé, aussi appelés Produits Mécaniques – moteurs hors-bords, génératrices et motoculteurs, tous rendus possibles à la suite du développement par Honda de moteurs compacts et fiables. Depuis le début, Soichiro Honda désirait créer "des choses nouvelles, inexistantes auparavant". Cette philosophie est devenue le concept fondamental derrière chaque développement Honda, depuis le premier moteur de produits mécaniques en 1953. Et peut-être plus que tout, c'est l'expérience Honda en matière de conception, d'essai et de production de moteurs qui a permis le développement de tant de produits nouveaux et originaux.

Le motoculteur Honda F150, lancé en 1959, utilisait une structure de cadre intégrale et un moteur inversé à soupapes en tête. Cette technologie très avancée pour l'époque est devenue un standard de l'industrie. Mais le développement ne s'est pas arrêté là. Le motoculteur courant FR650C est équipé du système unique de "Fourchons contrarotatifs actifs" de Honda, lequel permet un fonctionnement ultra efficace et stable avec un minimum d'effort. Ce système est très prisé par de nombreux jardiniers dans le monde parce que beaucoup moins exigeant en taille, en muscles ou en technique pour obtenir le résultat ultime: une texture de sol semblable à du terreau, même depuis un sol durci. Grâce à un excellent équilibre, un centre de gravité bas et une disposition ergonomique et sécuritaire du guidon, vous pouvez le Honda faire tout le travail – il suffit de le guider dans le jardin. Et qu'il s'agisse de plusieurs acres en campagne ou d'un espace urbain plus modeste, Honda fabrique des motoculteurs en cinq tailles, y compris le FG110K1C qui se replie en quelques secondes, prend place dans un coffre de voiture compacte, pèse seulement 11 kg (25 lb) et accepte des accessoires facultatifs pour faire à peu près n'importe quoi dans un jardin ou sur une pelouse. Le motoculteur Honda a fait du chemin en 50 ans, et beaucoup de terre lui est passée entre les dents.

Au cours du furieux développement du programme Apollo, Honda lança en 1965 sa première génératrice portable. Le marché n'était pas très développé pour de genre de chose, mais la Honda E300 avec 300 watts de puissance devint rapidement un succès. Il semble que le temps et l'énergie considérable investis à développer une génératrice "petite, légère, silencieuse et facile à utiliser" en ont bien valu l'effort. Honda n'a jamais laissé des obstacles technologiques empêcher le

Toujours plus HAUT



développement d'un produit qui en vaut la peine...

Aujourd'hui, la gamme de génératrices Honda comprend une technologie appelée "Cold Climate Technology." Cette technologie mise au point ici et exclusive au produit canadien facilite le fonctionnement continu en conditions météo très difficiles. Et les conditions météo difficiles, on connaît ça, ici au Canada.

"Lorsque j'ai acheté mon taille-bordure Honda l'an dernier, c'était la chose la plus silencieuse de tout le voisinage. Pourquoi semble-t-il plus bruyant maintenant?" Il est vrai que fonctionnement silencieux, excellent équilibre, vibrations réduites et confort d'utilisation sont des caractéristiques typiques à plusieurs Produits Mécaniques Honda. En fait, il s'agit souvent de facteurs décisifs à l'achat d'un produit Honda. Même quelque chose aussi simple que remplacer le fil de coupe d'un taille-bordure Honda avec du fil autre que celui d'origine peut augmenter sensiblement le niveau sonore de fonctionnement. C'est parce que le profil unique du fil de coupe Honda d'origine optimise le flux d'air et permet une réduction de bruit de près de 5 dB. Cela pourrait sembler un détail insignifiant, mais cette réduction du bruit peut faire une grande différence pour l'opérateur au cours de longues périodes d'utilisation. La conception et le souci du détail s'étendent à chaque écrou, boulon, boyau et poignée de génératrices, pompes, tondeuses, souffleuses, motoculteurs ou taille-bordures Honda.

Les taille-bordures Honda sont également dotés de moteurs Mini-4-temps. Auparavant, on croyait que seul un moteur 2-temps allait pouvoir répondre aux exigences physiques de ces produits mécaniques

ultralégers et ultras manœuvrables. Honda a changé cela avec son Mini-4-temps, lequel offre un fonctionnement à 360° (par en haut, par en bas ou de côté) dans un format ultraléger. Aujourd'hui, ces petites merveilles assurent une puissance propre et efficace avec un couple abondant à tous les taille-bordures Honda ainsi que les pompes à eau et motoculteurs légers de Honda. Au cours du processus de développement du premier moteur universel Honda en 1953, Soichiro Honda se rendit compte que l'avenir appartenait à la technologie des quatre-temps et croyait que bien des gens allaient s'opposer aux moteurs deux-temps en raison des complications, des odeurs et de la fumée. Il avait raison. Lorsque l'alternative est fiable, plus efficace, plus silencieuse et s'avère être un produit Honda, il semble qu'il n'y a vraiment pas de compétition.

En 2008, les 'Produits Mécaniques' Honda ont excédé 85 millions. Aujourd'hui, la compagnie fabrique presque 24 millions de moteurs Honda par année pour l'automobile, les motocyclettes, les produits marins et les produits mécaniques, ce qui fait de Honda le plus grand fabricant de moteurs au monde. Ce sont tous des quatre-temps, à soupapes en tête, optimisés pour de multiples applications et des véhicules de toutes sortes, en plus d'une large variété de machines utilisées dans la construction, l'industrie, l'agriculture et autour de la maison.

Ce fut un petit pas pour l'homme en 1946, lorsque Soichiro Honda fixa un petit moteur universel à une bicyclette pour créer le premier produit Honda – un produit doté d'un but pratique: servir une société définie par ses changements de styles de vie. Depuis lors, des millions d'individus ont bénéficié d'un flot continu de produits inventifs issus de la Honda Motor Company – des produits efficaces et fiables qui nous ont emmenés dans de nouveaux endroits, dans les villes, sur les routes et à travers toutes sortes de paysages dans le monde entier. Des produits durables qui nous ont aidés à labourer la terre, à développer et à apprivoiser la nature sauvage. Et des produits qui nous ont laissés apprécier le monde autour de nous, plus silencieusement et avec respect.

Une moto, tant de différentes possibilités

Si vous vous limitez à la rue, vous manquez un des aspects les plus passionnants du motocyclisme: le hors route. Que ce soit pour explorer de nouveaux sentiers avec vos amis, prendre un raccourci vers la maison par le vieux chemin désaffecté, ou mettre votre talent à l'épreuve en compétition enduro, rien ne se compare aux sensations du motocyclisme hors route.

La Honda XR650L double usage vous permet d'apprécier le meilleur des deux

mondes, grâce mélange de capacité hors route et d'équipement de route. Montez sur sa selle confortable, poussez le bouton de démarrage et partez sur la route ou le sentier.

Le moteur quatre-temps RFVC (chambre de combustion radiale à 4-soupapes) de 644 cm³ de la XR650L est très puissant à bas régime pour vous aider franchir les embûches sans qu'effort n'y paraisse. Vous disposez également de beaucoup de chevaux pour rouler aisément sur l'autoroute et d'un arbre d'équilibrage entraîné par pignons qui réduit les vibrations. Et parce que l'arrière-pays n'est pas l'endroit où se soucier de la fiabilité, vous pouvez rouler avec confiance, sachant que le moteur est d'une durabilité éprouvée.

Les suspensions avant et arrière Showa

sont entièrement réglables; contrôle hors route ou confort routier, ou n'importe où entre les deux. Les pneus spéciaux double usage sont doux et adhérents sur la chaussée et offrent beaucoup de mordant sur la terre ou le gravier

La Honda XR650L vous amène au bout de la route – et bien au-delà. Si vous aimez le motocyclisme, peu de motos offrent tant de façons d'en apprécier la pratique.

>>> Moteur 4-temps fiable de 644 cm³ avec chambre de combustion radiale à 4-soupapes (RFVC) livrant une puissance et un couple excellents sur route et hors route

>>> Phares, clignotants et autres équipements de route accordent à la XR650L une vraie capacité double usage

>>> Suspensions avant et arrière Showa^{MC} faciles à régler, pour la route ou le hors route

>>> Démarrage électrique; partez au toucher d'un bouton

>>> Puissants freins à disque avant et arrière, efficaces sur chaussée, terre ou gravier



>> Les CRF230L et CRF230M sont toutes deux munies de l'équipement requis pour la rue: phare, feu arrière, clignotants, rétroviseurs et repose-pieds de passager

>> Le monocylindre quatre-temps sportif et fiable de 223 cm³ produit beaucoup de couple et de puissance facile à exploiter sur une large plage de régimes

>> Des commandes faciles, une carburation impeccable et un moteur difficile à caler se combinent pour offrir une expérience conviviale

>> Freins à disque avant et arrière : un freinage puissant et prévisible

>> L'ergonomie confortable inclut une selle basse et spacieuse qui alloue une liberté de mouvement maximale et permet à vos pieds de rejoindre facilement le sol



CRF230L

Décisions, décisions...

Peut-être avez-vous goûté au motocyclisme la première fois sur une double usage et vous souvenez encore du plaisir ressenti. Peut-être avez-vous besoin d'une moto de route, mais aimez réellement rouler hors route. Ou peut-être recherchez-vous une moto légère, facile à manier, peu coûteuse, agile dans la ville mais parfaitement capable de voyager sur l'autoroute.

Peut-être que vous voulez une moto qui peut faire tout cela.

Honda a un long historique de constructeur de motos double usage remarquables, et la CRF230L poursuit cette fière tradition. Avec son châssis léger de CRF, son moteur 4-temps énergétique de 223 cm³, sa suspension efficace à long débattement et ses dimensions confortables, la CRF230L est dans son élément, tant sur les sentiers que les routes de campagne en gravier. Tout équipée pour la route, elle est aussi une excellente moto de rue, pour les débutants et les plus expérimentés.

Si vous pensez rouler sur l'asphalte la plupart du temps, vous ne pouvez passer à côté de la CRF230M avec son style fluide noir sur noir. En combinant des pneus de route larges à profil bas très adhérents à un châssis double usage léger et maniable, la CRF230M est la moto de style Supermotard parfaite pour l'aventure sur parcours rural ou urbain. Son moteur de 223 cm³ produit un couple puissant pour une rapide accélération et l'aisance requises pour se jouer de la ville, avec amplement de vigueur à plus haut régime pour la route. Deux motos, deux façons différentes de vivre les joies du motocyclisme. Décisions, décisions...



CRF230M



la selle basse, les commandes faciles, la carrosserie durable soigneusement conçue pour réduire le risque que des vêtements s'y accrochent et le limiteur d'accélérateur réglable (sur la CRF50F) contribuent à un processus d'apprentissage amusant, pour les débutants comme pour les parents.

Au niveau suivant de l'échelle des CRF-F se trouvent les CRF80F et CRF100F à moteurs 4-temps fiables et silencieux. Ces moteurs ont une plage de puissance large et conviviale et sont difficiles à caler ce qui en facilite la conduite. Toutes deux sont dotées d'un embrayage manuel et d'une transmission à cinq rapports faciles à changer. La CRF100F possède des roues de 19 pouces à l'avant et de 16 pouces à l'arrière, tandis que la CRF80F plus petite en stature est munie de roues de 16 pouces et 14 pouces respectivement.

Vous voulez une CRF un peu plus grande et plus puissante? La CRF150F sur roues de 19 et 16 pouces est munie d'un puissant frein à disque avant, du démarrage électrique et d'une suspension Showa de la meilleure qualité. En tête de la famille des CRF-F se trouve la CRF230F, avec un mélange attrayant d'agilité de petite moto et de puissance de grande moto. Elle roule sur des roues pleine grandeur, 21 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière, et comme la CRF150F, elle dispose d'un frein à disque avant, du démarrage électrique et d'une suspension Showa qui nivelle les sentiers.

Lorsque vous vous préparez pour une longue journée en moto avec amis ou famille, vous devez avoir confiance en votre moto. C'est pourquoi vous voulez être sur une Honda. Chaque CRF-F est construite selon les mêmes normes élevées que nos autres motocyclettes, ce qui signifie que même la petite CRF50F bénéficie d'une conception et de techniques avancées, d'une métallurgie de haute qualité, d'un fini et ajustage impressionnant ainsi que d'une attention particulière accordée à la sécurité.

Six motos hors route conviviales de haute qualité. Six façons différentes d'avoir du plaisir sur les sentiers. Bienvenue dans la famille CRF-F. Une vie de plaisir hors route est sur le point de commencer.

Bienvenue dans la famille CRF-F

C'est le type de journée dont les souvenirs sont faits. Vous remplissez la glacière de sandwiches, embarquez les motos, réveillez les petits, attrapez la caméra, et partez pour votre coin favori alors que la brume s'élève de la rosée du matin.

Le motocyclisme hors route est non seulement une excellente façon de passer du temps privilégié avec sa famille et ses amis, c'est aussi un des meilleurs exercices physiques que vous puissiez trouver. Et une école de la vie – tout y passe, depuis le bon usage et le comportement sur les sentiers jusqu'à l'importance de la préparation, en portant l'équipement protecteur approprié et en entretenant sa moto correctement. En fait, le hors route a tant d'avantages, que vous pouvez presque oublier la vraie raison pour laquelle vous y allez: pour vous amuser!

Pour faciliter l'accès au plaisir de ce sport, nous avons développé une famille de motos hors route à 4-temps composée de modèles

couvrant les différents âges, tailles et niveaux de compétence. Depuis la petite CRF50F, idéale pour le plus jeune comme première moto, et la toujours populaire CRF100F appréciée des débutants comme des plus expérimentés, jusqu'à la CRF230F – avec un éventail de CRF-F entre-elles – il y a une Honda qui vous conviendra parfaitement.

Posséder une moto qui vous convient parfaitement – par sa taille et les modalités d'utilisation – est le meilleur moyen de faire en sorte que vos jeunes ou vous-même disposiez d'une façon correcte et sécuritaire de débiter dans ce sport, tout en évitant le désagrément d'une moto trop difficile à conduire. Voilà pourquoi chacune des motos de la gamme CRF-F n'est qu'un peu plus grande et plus puissante que la précédente, ne compte que quelques caractéristiques de plus et n'exige qu'un peu plus de compétences pour la conduire.

Pour les plus jeunes de votre famille, les CRF70F et CRF50F offrent la combinaison parfaite de qualité, de fiabilité, de sécurité et de facilité d'utilisation. Un embrayage automatique élimine pratiquement tout calage de moteur en partant d'un arrêt alors que le démarrage à clé de contact,



Être prêt à conduire

Partie intégrante de notre philosophie 'Sécurité pour tous', les Honda CRF-F incluent plusieurs éléments de conception et composants dont il est important de tenir compte au moment de choisir une moto hors route pour un novice ou un jeune conducteur. Vous en retrouverez quelques-uns dans le tableau ci-dessous.

Toutefois, bien qu'il soit très important de jumeler la taille de la moto à celle du jeune motocycliste, il y a d'autres facteurs à considérer comme la coordination, le jugement, le développement émotif et plus encore. Si vous êtes déjà confiant à propos des capacités physiques de votre enfant, veuillez aussi vous assurer qu'il ou elle connaît et comprend les règles de conduite d'une moto et que certaines limites sont nécessaires pour utiliser une moto de façon sécuritaire. Un jeune qui ne peut ou ne veut pas suivre les directives des parents n'est probablement pas prêt pour une motocyclette hors route.

Efforcez-vous d'être honnête lorsque vous évaluez s'ils



sont prêts à conduire. Si une jeune personne est trop petite, manque de coordination, prend des risques inutiles ou manque de discernement, peut-être a-t-elle besoin de plus de temps pour acquérir de la maturité avant de conduire hors route. Mais rassurez-vous, les jeunes grandissent rapidement et vous devriez pouvoir rouler ensemble dans peu de temps.

FEATURE	CRF50F	CRF70F	CRF80F	CRF100F	CRF150F	CRF230F
DIMENSIONS HORS TOUT Une moto plus petite est plus facile à ranger et remiser, et à charger dans un camion ou une remorque de transport. Longueurs x largeurs x hauteurs indiquées.	1 302 x 581 x 774 mm	1 569 x 694 x 885 mm	1 749 x 727 x 995 mm	1 853 x 786 x 1 046 mm	1 945 x 786 x 1 117 mm	2 059 x 801 x 1 167 mm
POIDS-CONDUCTEUR RECOMMANDÉ La moto est conçue pour un conducteur d'un poids atteignant.	Moins de 40 kg	Moins de 60 kg	Moins de 100 kg	Moins de 100 kg	Moins de 100 kg	Moins de 100 kg
HAUTEUR DE SELLE Une selle plus basse peut aider jeunes et débutants à poser pied solidement au sol, aux arrêts, particulièrement en terrain inégal.	548 mm	655 mm	734 mm	785 mm	832 mm	878 mm
DISTANCE SELLE-REPOSE-PIED Idéalement, au moins 75 mm d'espace entre conducteur et selle lorsque celui-ci est debout sur les repose-pieds. Il aura besoin d'au moins cet espace afin de pouvoir se lever au-dessus de la selle, pour le confort, l'équilibre et la visibilité mais aussi pour maintenir un pied bien posé au sol lorsqu'il s'arrête.	339 mm	415 mm	463 mm	467 mm	494 mm	513 mm
GRANDEUR DES ROUES Des grandes roues favorisent le confort et le contrôle en conduisant à travers ornières ou bosses, (les roues sont communément mesurées en pouces).	Avant 10 po Ar. 10 po	Avant 14 po Ar. 12 po	Avant 16 po Ar. 14 po	Avant 19 po Ar. 16 po	Avant 19 po Ar. 16 po	Avant 21 po Ar. 18 po
ALLUMAGE À CLÉ DE CONTACT Contribue à éviter les utilisations non autorisées ou non supervisées.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
SYSTÈME DE DÉMARRAGE Chez Honda, nous croyons que si le jeune n'a pas la taille ou la force pour démarrer leur moto au pied, ils ne sont peut-être pas prêts à conduire.	Lanceur au pied	Lanceur au pied	Lanceur au pied	Lanceur au pied	Électrique	Électrique
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE Permet aux jeunes et aux débutants de partir en douceur et sans crainte de caler le moteur, et de se concentrer sur le plaisir de conduire.	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non
LIMITEUR DE POIGNÉE D'ACCÉLÉRATION RÉGLABLE Permet aux parents ou aux surveillants de limiter la puissance de la moto selon le niveau d'expérience du conducteur	Oui	Non	Non	Non	Non	Non
REPOSE-PIEDS PLIANTS ANTIDÉRAPANTS Améliore le contrôle, alloue une prise solide des bottes du conducteur. La conception articulée aide à prévenir les dommages en cas de chute sur le côté.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
CARROSSERIE EN PLASTIQUE DURABLE Construite pour résister à l'usure et aux chocs. Spécialement conçue sans bords coupants ou accrocheurs, pour aider à réduire les risques de blessures.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui



Valeurs familiales

Un de ces beaux samedis matins ensoleillés, alors que la plupart d'entre nous en sommes à peine à notre deuxième tasse de café, les Keast sont déjà levés et fonctionnent à pleins gaz. Les moteurs de leurs CRF tournant à plein régime, papa Jamey, son fils Kyle et sa fille Crystal filent déjà à travers les sauts et les bosses et s'arrachent des virages serrés. C'est un départ canon, d'une fin de semaine poussiéreuse et remplie d'adrénaline qu'ils n'échangeraient pour rien d'autre au monde.

La vie est belle quand votre famille adore la compétition hors route et qu'il existe une piste de motocross 'maison' dans votre cour.

Des Keast tournent sur cette piste depuis 35 ans. En 1975, frappé par la passion pour les motos hors route, un adolescent nommé Jamey emprunta le tracteur familial et transforma 20 acres de pâturage détrempé de la terre familiale près de Lindsay, Ontario, en terrain de jeu privé de motocross. La ferme devint rapidement un endroit favori où se rendre les week-ends ensoleillés.

"J'ai convaincu mon grand frère Jody," raconte Jamey, "puis trois ou quatre autres gars qui avaient des motos hors route ont commencé à venir pratiquer. Il n'y avait pas beaucoup de fins de semaine ennuyantes à l'époque."

La passion de Jamey ne s'est jamais démentie. Malgré les responsabilités du travail et de la famille, il trouvait le temps de faire de la compétition, ce qu'il adore toujours à l'âge de 51 ans. Et il a transmis cet amour du hors route à ses enfants.

Kyle, maintenant âgé de 26 ans, a attrapé la piqure très tôt. Il dévorait les pistes de motocross sur une mini-moto Honda Z50 alors que les autres de son âge avaient des roues stabilisatrices sur leurs vélos.

"Je me rappelle ma première course," raconte-t-il. "Mes oncles se tenaient sur le bord de la piste en m'encourageant bruyamment. J'ai remporté la deuxième manche parce que le gars devant moi était trop grand – sa petite moto pouvait à peine l'emmener en haut de la côte. Je pense que j'avais environ quatre ans à ce moment." "En fait, Kyle conduisait déjà avant ça," ajouta Jamey.

Au cours des années qui ont suivi cette première course de mini-moto, Kyle s'est révélé rapidement un prodige du motocross. Il avait amplement de compétition pour faire ses preuves sur le circuit familial. Les cousins de Kyle, Greg et Damian, faisaient également de la course, ainsi que son oncle Jody. Et, bien sûr, il y avait son père, toujours désireux de passer un samedi matin sur la piste avec les jeunes.

Bien que Kyle ait poursuivi jusqu'à connaître des succès considérables comme coureur, il est clair que sa passion va bien au-delà de la compétition. Les motos hors route sont le lien qui amalgame sa famille et son cercle fermé d'amis.

"Quand vous grandissez dans le sport, vous en arrivez à connaître les autres coureurs. Mais vous finissez aussi par connaître leurs familles. C'est un sport très social, très orienté sur la famille," d'affirmer Kyle. "Certaines familles partent en camping les fins de semaines – les familles de motocross campent ensemble autour du circuit. Chaque fois que je fais de la course,

probablement 10 membres de ma famille viennent pour regarder."

Crystal, qui s'est convertie plus tardivement à la pratique du hors route, est d'accord. "Avant, je jouais au baseball, mais on n'y voit pas le même enthousiasme familial durant les parties. Je pense que c'est parce que rouler hors route est une chose qui peut vraiment impliquer toute la famille. Tu peux acheter une moto hors route et rouler avec tes enfants le week-end. Tu ne peux pas jouer sur l'équipe de baseball de tes enfants."

Pour sa part, Crystal adopte une attitude plus décontractée vis-à-vis le sport. Bien qu'elle apprécie toujours la conduite fougueuse sur le circuit familial de motocross, elle a récemment découvert qu'elle aime encore davantage se balader sur les sentiers.

"Rouler sur les sentiers est un défi – après tout, il y a des arbres", déclare-t-elle. "Mais il y a un merveilleux sentiment de liberté qui accompagne tout ça. Une de mes amies est instructrice dans un centre de ski et de randonnée à proximité. Elle et moi sortons explorer certaines pistes à

voie unique dans les coteaux, et nous y passons presque toute la journée."

Que vous trouviez un Keast sur le circuit ou sur le sentier, vous pouvez être sûr d'une chose – ils conduiront des Honda. Depuis que Jamey a acheté sa première moto, il n'a rien possédé d'autre.

"J'ai commencé à conduire sur une CR250 1974, alors qu'elles venaient juste de sortir," raconte Jamey. "Je l'ai adorée. Par la suite, quand je suis devenu mécanicien breveté, j'ai été amené à travailler sur différents types de motos. Je crois toujours que Honda a le meilleur contrôle de qualité qui soit."

"Elles sont vraiment bien construites et ce sont les motos les plus faciles à manier qu'on puisse trouver. Pourquoi acheter quelque chose qui ne dure pas aussi longtemps, ou ne se manie pas aussi bien?"

Crystal connaît bien la passion de son frère pour ses Honda. En fait, une de ses premières expériences sur moto a été, à l'âge de 12 ans, sur la précieuse CR85 de son frère. Elle rit encore en y pensant.

"Kyle ne m'a donné aucune directive ou quoi que ce soit. Il m'a simplement dit d'aller sur le circuit et de trouver par moi-même comment ça marche" raconte-t-elle. "Je ne voulais pas passer

sur les bosses, alors, je me suis aventurée dans l'herbe, sans savoir qu'il y avait de vieux pneus. J'ai fini par en heurter un. Comme je me relevais, Kyle est arrivé sur moi en courant. Il voulait s'assurer que sa moto n'avait rien."

Bien que ce soit perçu comme un sport de jeunes, rien n'indique qu'un des Keast cessera de conduire dans un avenir rapproché. Jamey a des amis dans la soixantaine qui font encore du hors route, qu'il n'hésite pas à vanter comme un sport "qui vous garde en forme."

On ne s'en surprendra pas, Kyle ne peut imaginer un avenir sans moto hors route. "Si je passe deux semaines sans conduire, je deviens tendu," disait-il. "J'ai toujours hâte d'y aller. Que je continue ou non à faire de la course, je pense que j'aurai toujours une moto hors route. Juste pour rouler."

Pour les Keasts, le bonheur c'est ensemble, sur la terre



Kyle en action, et (en page opposée) avec son père et sa sœur



Tirez parti de l'Avantage Honda

Vous avez l'habileté, vous avez la volonté. Vous passez tous vos loisirs à rouler ou à vous entraîner. Mais pour monter sur la première marche du podium, vous avez besoin de plus: vous avez besoin du meilleur équipement. C'est là où la remarquable Honda CRF450R entre en jeu.

La moto qui a révolutionné le motocross de classe ouverte s'est encore améliorée pour 2011. La prodigieuse plage de puissance du moteur 4-temps Unicam^{MC} de 449 cm³ à refroidissement liquide est encore plus impressionnante, avec une poussée accrue à bas et mi-régime et une réponse améliorée, grâce au nouveau corps d'injection du système PGM-FI sans batterie. Le système livre un mélange air-carburant d'une précision remarquable et élimine tout besoin d'un levier de démarrage à chaud – tirez l'embrayage, ouvrez les gaz et démarrez avec le pied.

La puissance est énorme, mais le châssis de la CRF450R, avec son cadre aluminium à double poutre robuste et léger de la 5^e génération, a été conçu avec soin pour vous aider à maîtriser cette puissance. Pour 2011, la fourche Kayaba révisée et des améliorations au système de biellettes et aux réglages de l'amortisseur arrière augmentent le contrôle, le confort et



la motricité. La géométrie de direction agressive procure une manœuvrabilité presque magique, alors que l'amortisseur de direction progressif HPSD^{MC},

perfectionné et placé en retrait derrière la plaque de numérotation, vous procure une stabilité additionnelle lorsque vous en avez besoin.

Le résultat de toute cette technologie? Une sensation étonnante d'agilité dans les virages, un contrôle optimal dans les séries de bosses et dans les sections rapides qui augmentent la confiance – et procurent des temps plus rapides au tour.

Meilleure livraison de puissance, maniabilité améliorée et échappement plus silencieux... si vous n'aimez pas être deuxième, donnez-vous l'avantage Honda CRF450R.

- >> Les réglages révisés du moteur et un nouveau corps d'injection de 46 mm optimisent la puissance à bas et mi-régime et la réponse à la commande des gaz
- >> Le moteur Unicam de la CRF450R utilise un arbre à cames à quatre lobes avec des culbuteurs individuels pour chacune des soupapes d'échappement, pour réduire le poids et la taille et abaisser le centre de gravité, tout en allouant un régime moteur similaire aux conceptions à DACT
- >> La fourche à cartouche a été dotée de cylindres plus légers et de nouvelles soupapes, pour un contrôle amélioré et une conduite plus douce; à l'arrière, de nouvelles biellettes et une révision des soupapes d'amortissement améliorent l'équilibre et la traction dans les secteurs difficiles
- >> L'amortisseur de direction progressif Honda HPSD obtient pour 2011 un piston de grand diamètre (24 mm contre 20 mm)
- >> Le silencieux redessiné abaisse le niveau sonore à 94 dB, en conformité avec les nouveaux règlements canadiens de la course

Le bon équilibre

Tournez la poignée et vous le sentirez: une puissance qui vous propulse devant et un régime moteur qui monte vers la stratosphère. Galopez sur les séries de bosses ou plongez dans les virages serrés et vous le sentirez encore: une maniabilité bien maîtrisée et l'action précise de la

>>> Des réglages améliorés pour 2011 accordent au moteur Unicam refroidi par liquide de 249 cm³ une meilleure réponse et un gain de puissance à mi-régime

>>> Le système d'injection programmée (PGM-FI) sans batterie utilise un injecteur à 12 orifices pour assurer une atomisation optimale du carburant, un point d'injection précis, en plus d'une efficacité moteur accrue qui a permis d'utiliser un réservoir plus petit, plus léger

>>> L'amortisseur de direction progressif réglable HPSP de Honda comporte pour 2011 un piston de plus grand diamètre (24 mm contre 20 mm)

>>> Les soupapes révisées de la fourche Showa améliorent l'équilibre et la résistance au talonnement

>>> Les nouvelles soupapes dans la suspension arrière Showa Pro-Link améliorent l'équilibre du châssis et l'action de la suspension

suspension. C'est la sensation d'une moto parfaitement équilibrée issue d'une lignée de gagnants. La Honda CRF250R.

Il faut beaucoup de puissance pour gagner les grands trophées et la CRF250R en développe beaucoup, beaucoup de puissance facile à contrôler. Le système Honda d'injection programmée PGM-FI sans batterie assure une réponse nette et précise et une puissance gigantesque. Sa grande efficacité a permis d'utiliser un réservoir plus petit, avec moins de carburant, donc moins de poids élevé et une meilleure centralisation de masse, ce qui facilite les inclinaisons alternatives. De nouveaux réglages pour 2011 accordent une poussée moteur encore meilleure à bas et mi-régime tandis qu'un nouveau silencieux réduit les émissions sonores à 94 dB en conformité avec les nouveaux règlements de la course.

Le châssis? Du calibre de championnat également. Un cadre aluminium étroit à double poutre procure une position de conduite idéale, tout en rapprochant la roue avant du moteur, pour une maniabilité



Huiles et produits chimiques ProHonda

Seul ProHonda offre des huiles et des produits chimiques conçus selon les mêmes normes rigoureuses que votre moto Honda. Personne n'offre une gamme aussi complète d'huiles et de produits chimiques spécifiques aux motos que ProHonda. Exclusivement chez votre concessionnaire Honda.

et une manoeuvrabilité améliorées. Un nouvel amortisseur de direction progressif Honda (HPSP) avec piston plus gros aide à augmenter la précision et la stabilité de la direction alors que de nouveaux réglages de suspension contribuent à un meilleur équilibre général.

La Honda CRF250R 2011: Voyez jusqu'où on a monté la barre.



>>> Les caractéristiques de puissance 4-temps de la CRF150R permettent l'usage d'une transmission à 5 rapports (versus 6 sur une 2-temps) ce qui réduit le nombre de changements au tour

>>> Suspension de choix Showa entièrement réglable; sélectionnez le mode de conduite désiré

>>> Le cadre simple berceau dédoublé et le bras oscillant de section carrée contribuent à la maniabilité et la stabilité de la CRF150R et à sa rapidité en virage

>>> Système de décompression automatique permettant des démarrages faciles, à chaud ou à froid

>>> Les freins à disque avant et arrière offrent une puissance de freinage de niveau championnat



Prenez le raccourci vers le podium

Elle est petite, mais certainement pas à court de puissance ni de technologie de pointe. Plus petite que les impressionnantes CRF450R et CRF250R, la CRF150R partage la même propension familiale à franchir la ligne d'arrivée devant les autres.

La CRF150R est la moto de motocross ultime pour celui qui joue pour gagner et veut grimper dans les rangs jusqu'au sommet du sport. Le moteur Unicam 4-soupapes de 149 cm³ est l'un des plus avancés du motocross: piston à jupe courte pour les hauts régimes, cylindre Nikasil^{MC} pour la durabilité, carburateur FCR et limite de régime très élevée. Et parce que c'est un 4-temps, il produit le même type de plage de puissance large et de couple costaud à bas régime que les plus grandes CRF. La puissance apparaît moins

abruptement qu'une moto 2-temps, mais il y a aussi moins de changements de rapports requis et un frein moteur supérieur qui vous aide en entrant dans les virages. Tout cela forme une moto rapide, facile à conduire et construite avec la robustesse Honda.

La CRF150R vous procure tous les avantages d'un moteur de pointe, en plus des avantages de maniabilité d'un cadre technologiquement avancé à simple berceau dédoublé, avec bras oscillant en aluminium

et suspension Showa entièrement réglable. Les roues de 17 pouces à l'avant et 14 pouces à l'arrière rendent la CRF150R idéale pour les pilotes de petite taille. Et partout, vous verrez la même haute qualité et l'excellent fini et ajustage que l'on retrouve sur toutes les CRF de Honda.

La révolutionnaire Honda CRF150R:

Elle vous met sur la voie rapide de la gloire au motocross.





CRF250X

Une combinaison gagnante

Vous recherchez une moto capable de participer aux événements enduros les plus difficiles et de ressortir avec les grands trophées. Une moto capable de s'inscrire dans un sentier difficile avec les amis le week-end et d'en ressortir avec le

>> Démarrage électrique, odomètre avec remise à zéro, phare halogène et feu arrière à DEL intégré dans le garde-boue contribuent à faire des CRF450X et CRF250X des machines complètes pour le plaisir ou pour la victoire

>> Moteur Unicam 4-temps léger, compact, puissant et doté d'un arbre d'équilibrage pour la douceur

>> Système de lubrification à carter double séparant l'huile destinée au vilebrequin, au piston et à la distribution, de celle destinée à l'embrayage et la transmission. Cela procure à l'embrayage une huile plus froide, supprime la contamination de l'huile moteur par les résidus d'embrayage et de transmission, réduit le volume d'huile en circulation et permet d'utiliser une plus petite pompe

>> L'amortisseur de direction progressif Honda (HPSD) de la CRF450X est compact et réglable sur 15 crans; il améliore la stabilité et alloue une géométrie de direction ultra réactive

>> Les disques de frein de type usine réduisent le poids non-suspendu et contribuent à une puissance de freinage impressionnante

droit de 'se vanter un peu'.

Vous voulez une CRF450X ou une CRF250X de Honda.

Ces deux motos enduro haute performance possèdent tout ce dont vous avez besoin pour une compétition de haut niveau, mais nous nous sommes assuré qu'elles soient également faciles et plaisantes à piloter quand la compétition se passe entre vous et vos copains. Leurs moteurs 4-temps Unicam refroidis par liquide sont compacts, légers et configurés pour livrer une puissance musclée à bas et mi-régime et

pour se jouer des montées tortueuses ou des sections boueuses en escalier, en plus d'une puissance performante à haut régime et très appréciée lorsque le sentier redevient droit. Les soupapes d'admission légères en titane, le piston haute compression forgé à jupe courte et le carburateur Keihin type FCR à pompe d'accélération contribuent à une performance moteur vive, forte et facile à moduler.

Des motos enduro aussi puissantes exigent un châssis avancé pour appliquer toute cette puissance au sol, et c'est là que les CRF450X et CRF250X brillent vraiment. Ces deux motos disposent d'un cadre aluminium à double longeron léger mais robuste, d'une fourche à cartouche inversée Showa et d'une suspension Pro-Link à monoamortisseur Showa entièrement réglable, et pour 2011, des roues durables avec de nouvelles jantes noires. La CRF450X est aussi dotée d'un amortisseur de direction progressif Honda (HPSD) et une géométrie de châssis agressive, similaire à la CRF450R, pour une agilité incroyable et une stabilité prodigieuse à vitesse élevée.

Grosse puissance et maniabilité prévisible – c'est la formule CRF450X et CRF250X de Honda. Circuit ou sentier, c'est une combinaison gagnante.



CRF450X



TRX450R

tout usage d'un format confortable, léger, agile et capable de se jouer de VTT beaucoup plus gros sur des sentiers tortueux? Alors ne manquez pas le convivial et amusant TRX250X. Un moteur puissant monté longitudinalement, une suspension à long débattement, un freinage puissant à disques avant, efficace et d'un style inspiré du TRX450R ainsi qu'un arbre d'entraînement robuste parlent performance et facilité d'entretien.

L'embrayage novateur semi-manuel "SportClutch" combine les avantages de l'embrayage automatique – arrêts et départs sans risques de caler le moteur – avec la sensation sportive et la rapidité d'un levier d'embrayage au guidon. Simple et amusant à utiliser, il initie également les conducteurs novices à la base du changement de vitesses.

Pour les conducteurs de 10 ans et plus, le TRX90X de Honda concentre beaucoup d'ingénierie de qualité dans un mini format. Nous croyons que le VTT que vous laissez vos jeunes conduire devrait être conçu et construit avec le plus grand soin. Et c'est pourquoi le TRX90X est muni de série de freins à tambours scellés tout à fait prévisibles, d'un moteur quatre-temps fiable et silencieux, d'une clef de contact amovible, d'un limiteur de puissance réglable pour le contrôle parental et de marchepieds complets. Sa voie large et son centre de gravité bas contribuent à une stabilité supérieure alors que son ergonomie spacieuse signifie que vos jeunes conducteurs pourront apprécier leur TRX90X longtemps au cours de leur croissance.

Alors, qu'attendez-vous? Choisissez le Sportrax qui vous va le mieux, et sortez apprécier les grands espaces de la nature. Nous savons que vous adorerez.

Votre évasion du week-end

Arrêtez l'ordinateur. Rangez la télécommande. Éloignez-vous du frigo. Honda a une bien meilleure façon de profiter d'un week-end ensoleillé, d'apprécier les grands espaces naturels, de passer du temps privilégié avec la famille et

Sportrax ont en commun, c'est le nom Honda sur la carrosserie, lequel signifie qu'ils sont conçus pour fonctionner de façon prévisible et conviviale et qu'ils possèdent la qualité, la fiabilité et les caractéristiques de sécurité renommées de Honda, intégrées.

Un seul essai et la combinaison d'équilibre, de légèreté et d'agilité, qui fait qu'un Sportrax inspire autant confiance et est si plaisant à conduire, vous gagnera pour de bon.

L'avantage Honda est parfaitement exécuté dans le TRX450R, lequel produit une énorme puissance et se manie avec une prévisibilité qui inspire confiance et vous laisse vous amuser avec cette puissance. Son moteur Unicam à quatre soupapes de 449 cm³ tire son ADN des excellentes motos de course Honda CRF, mais il a été soigneusement adapté pour une utilisation sur VTT, avec piston et arbre à cames spécifique et embrayage très résistant. Pour que vous puissiez bénéficier de toute cette puissance, le TRX450R a été doté d'un châssis léger avec bras oscillant en aluminium coulé, d'une suspension avant à doubles bras triangulés et amortisseurs Showa entièrement réglables et de freins à disques avant et arrière.

Vous recherchez un VTT sportif



TRX250X

les amis et... de rester en forme.

La meilleure façon? Conduire un VTT sportif, assurément.

Oh! Avons-nous mentionné à quel point c'est amusant?

Les VTT Sportrax de Honda comprennent trois modèles passionnants, le racé TRX450R, l'intermédiaire TRX250X et le compact TRX90X conçu spécifiquement pour les conducteurs de 10 ans et plus. Une chose que tous les modèles



TRX90X



>>> Le puissant moteur 675 cm³ à refroidissement liquide du Rincon est positionné longitudinalement dans le cadre allouant un alignement direct vers les arbres avant et arrière, éliminant le besoin de pignons coniques coûteux en puissance et en poids

>>> La légèreté du Rincon lui accorde un excellent rapport poids-puissance, ce qui signifie qu'il peut surpasser des moteurs de plus grosse cylindrée, en présentant une efficacité et une durabilité supérieures

>>> La robuste transmission automatique de style automobile comprend des sélecteurs ESP et 2RM/4RM, et une marche arrière facile à utiliser

>>> Les suspensions avant et arrière indépendantes ont été conçues pour offrir une conduite confortable, sans compromettre la stabilité renommée de Honda

>>> Les freins à disques avant et arrière durables freinent fort en conditions difficiles. Les plaquettes sont conçues pour minimiser l'usure

Lorsque vous voulez tout

Vous voulez beaucoup de puissance, mais vous ne voulez pas d'une taille et d'un poids trop encombrants. Vous voulez une maniabilité sportive, mais vous ne voulez pas renoncer à la stabilité et au contrôle. Vous voulez des caractéristiques de pointe, mais vous voulez être sûr que tout sera fiable et d'une solidité exemplaire.

Si vous voulez tout cela, c'est un Honda TRX680F Rincon que vous voulez.

La tête de gamme Honda des VTT utilitaires sportifs concentre une forte performance dans un châssis facile à manier. Et c'est parce qu'il est léger comme bien des machines de 500 cm³, que le Rincon tire le meilleur de son moteur costaud refroidi par liquide de 675 cm³. L'injection électronique assure une réponse nette à la commande des gaz, un réchauffage rapide, un ralenti

stable et une compensation automatique pour les changements d'altitude ou de température, qui fait en sorte que le moteur fonctionne toujours à un maximum d'efficacité. Sa transmission novatrice de style automobile est complètement automatique et sans courroie à griller et à remplacer. Mais si vous voulez changer les vitesses manuellement, le système intégré de sélection électrique des vitesses (ESP) vous le permet au moyen de boutons placés sur le guidon. Vous obtenez tous les avantages d'une automatique, combinés aux avantages d'une manuelle.

L'excellent rapport poids-puissance du Rincon lui permet également de se jouer des cahots, des ornières ou toute autre embûche bien plus facilement qu'une machine typique de classe ouverte. Une

utilisation considérable de l'aluminium et autres mesures de réduction du poids, un centre de gravité bas, et des suspensions avant et arrière complètement indépendantes contribuent au bon comportement du Rincon sur les sentiers.

Certains VTT à suspensions arrière indépendantes mais à centre de gravité élevé se retrouvent avec une stabilité compromise. Le centre de gravité bas et les bras triangulés extra longs du Rincon lui permettent de maintenir l'excellente stabilité pour laquelle les VTT Honda sont réputés, en plus de réduire la poussée latérale et les frottements au sol lorsque la suspension se comprime, au bénéfice d'une maniabilité supérieure et d'un impact moindre sur les sentiers.

Lorsque vous voulez le meilleur VTT de classe ouverte avec une forte performance facile à contrôler votre choix est simple: le Honda TRX680F Rincon.

VOICI LES NOUVEAUX VTT SE 2011



TRX500PG
Canadian Trail
Edition Rubicon SE

Les VTT FourTrax Honda possèdent au départ un ensemble impressionnant de caractéristiques de série. Mais nous avons trouvé une façon de vous en donner plus: les nouveaux modèles SE de production limitée. Plus polyvalents pour transporter votre matériel, avec un sac avant robuste et un coffre spacieux à l'arrière. Plus confortables, avec un carénage de couleur assortie et un pare-brise protecteur.

Plus pratiques pour le travail ou les loisirs, avec

un puissant treuil électrique et une sortie auxiliaire 12 volts, pouvant alimenter les cellulaires, GPS, glacières ou autre accessoires. Pour le travail le plus ardu et les aventures les plus exigeantes, les TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon SE, TRX500FM Foreman SE, TRX420PG Canadian Trail Edition SE, et TRX420FM SE sont tout équipés et prêts à vous servir. Voyez les pages 51, 54, 58 et 59 pour plus de détails.

Construit pour vos exigences de conduite

Le Canada est différent de tous les autres pays du monde. Nous aimons le hockey, nous aimons le plein air et les saisons distinctes. Et nous aimons conduire notre VTT parfois dans les conditions les plus rudes imaginables, en toute saison.

Le TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon de Honda a été construit pour nous, avec une suspension réglable, spécialement développée et mise à l'essai ici même au Canada. Le résultat? Un VTT durable comme le granit, qui se manie avec une stabilité rassurante et une qualité de conduite telle, qu'il faut l'essayer pour le croire. Un VTT idéal pour nos sentiers canadiens et pour les Canadiens eux-mêmes.

Sa légèreté et son centre de gravité bas procurent, sur terrain accidenté, un contrôle rassurant et confortable. Et lorsque les choses se corsent, vous apprécierez la direction assistée électrique (EPS) de Honda qui rend la direction plus légère lorsque vous avez besoin qu'elle le soit, et minimise les contrecoups et la fatigue tout en augmentant la stabilité. La transmission entièrement

automatique Hondamatic avec sélecteur électrique 2RM/4RM travaille avec douceur et fiabilité (sans courroie à remplacer) pour transmettre aux roues la puissance du moteur de 499 cm³ à montage longitudinal et refroidissement liquide. Et si vous préférez changer les vitesses, le Programme de sélection électrique des vitesses (ESP) à bouton-poussoir vous permet d'avoir la priorité sur les réglages automatiques et de "sélectionner manuellement" l'un des cinq rapports préréglés. Automatique ou manuelle? Vous avez le choix.



TRX500PG
Canadian Trail
Edition Rubicon

>>> Voyez le nouveau modèle SE chargé de caractéristiques pratiques qui rendront votre randonnée plus confortable et votre travail plus productif (voir les détails en page 50), ou choisissez le TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon standard

>>> La direction assistée électrique Honda (EPS) rend la direction plus légère lorsque vous avez besoin qu'elle le soit et minimise les contrecoups issus du contact d'une roche, ornière ou autre

>>> La suspension ajustable mise au point au cours d'essais approfondis tenus au Canada procure un confort et un contrôle remarquables sur les sentiers

>>> Les freins à disques avant durables incorporent de nombreuses caractéristiques novatrices et des plaquettes longue durée, pour un excellent freinage en conditions difficiles

>>> Le système de positionnement global GPScape intégré aux instruments peut vous mener et vous ramener sans problème; il est de plus facile et amusant à utiliser



Autres accessoires Honda
d'origine optionnels montrés

Accessoires Honda d'origine

Dégagez-vous de l'hiver en toute facilité avec cette lame chasse-neige pour VTT Honda, durable, tout équipée et résistante à la corrosion. Sa lame en métal de 60 pouces dispose d'une barre-grattoir, de patins à hauteur réglable et cinq positions d'angle. Sont inclus, une base tournante à réglage rapide et une prise à câble pour facilement l'attacher et la détacher. Des repères de coin et un tablier protecteur supérieur de lame sont disponibles en option. Visitez honda.ca ou votre concessionnaire local Honda pour les détails.

Et pour 2011, vous avez le choix de deux versions: le Rubicon standard, et le nouveau Rubicon SE production limitée, avec treuil, sac de transport avant, coffre arrière, sortie auxiliaire 12 volts, carénage et pare-brise, tous installés de série.

Le Honda TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon et le nouveau TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon SE: construits pour votre façon de faire du VTT.

Construire un **MEILLEUR** VTT

Depuis que Honda a inventé le VTT il y a plus de 30 ans, beaucoup de choses ont changé avec ces pratiques et amusants véhicules. Mais une chose qui n'a pas changé: si une chose peut améliorer votre VTT, le rendre plus durable, plus performant ou plus sécuritaire, elle est probablement apparue d'abord sur un Honda.

Depuis le moteur monté longitudinalement aux systèmes de transmission qui n'utilisent pas de courroie problématique, à la direction assistée électrique, aux freins à disques de pointe, Honda a toujours été à l'avant-garde de l'innovation des VTT. Lorsque vous conduisez un VTT Honda, vous savez qu'il s'agit d'une machine sans compromis, appuyée par plus de 30 ans d'expérience. Vous savez que vous conduisez le meilleur.

Voici simplement quelques exemples d'ingénierie avancée et de pensée sans limites qui ont fait des VTT Honda le choix de confiance de tant de d'amateurs de VTT canadiens. Durant plus de 30 ans.

Plus gros ne veut pas dire meilleur

Certains VTT sont devenus si gros et si lourds qu'ils pourraient tout aussi bien avoir des portes, un toit et un volant. Chez Honda, nous pensons toujours qu'un VTT devrait être assez petit pour se charger aisément dans une camionnette, et assez léger pour que ce soit vous qui le conduisez et non lui.

C'est pourquoi les VTT Honda continuent à être les meneurs pour la légèreté classe après classe.

Pourquoi la légèreté a-t-elle tant d'importance? Plus un VTT est léger, plus il peut accélérer et s'arrêter rapidement. Un VTT plus léger peut offrir une précision et une tenue supérieure en virage et mieux se comporter sur les terrains accidentés. Enlisé dans un trou de boue profond, qu'est-ce qui sera plus facile à dégager: une machine légère ou un de ces poids lourds de VTT?

Un VTT léger exerce moins de stress sur le moteur et les composants du châssis, et du coup, la durabilité s'en trouve améliorée; les pneus supportent un poids moindre, la direction s'en trouve allégée et le VTT franchit plus facilement la boue, la neige et les terrains mous. Cela signifie pour vous également moins de fatigue et plus de confort. Un VTT plus léger est aussi plus doux pour les réseaux de sentiers, ce qui signifie un entretien moindre pour les clubs de VTT. Un poids moindre signifie aussi que vous pourrez charger plus d'équipement sur les porte-bagages sans dépasser la capacité de charge des pneus, et que vous pourrez obtenir plus de kilomètres de travail ou d'heures de loisir avec la même quantité de carburant. Monter ou descendre les côtes est aussi plus facile.

Vous pouvez acheter un plus gros VTT qu'un Honda. Mais vous auriez du mal à trouver un meilleur.

Pour mettre un frein à l'usure excessive

Les freins d'un VTT n'ont pas la vie facile. Eau, glace, terre, boue, roches, branches et martèlement sur terrain accidenté peuvent nuire au fonctionnement et à la durée des composants de frein des VTT. C'est pourquoi les ingénieurs Honda ont pris grand soin à concevoir et construire des freins à disques avant puissants sur les FourTrax. Chaque étrier dispose d'un système de grattoir intégré breveté qui contribue à empêcher la boue et la neige de s'accumuler à l'intérieur des roues. Sur certains VTT, les débris accumulés dans les roues peuvent endommager rotors et étriers ou provoquer un freinage pour le moins erratique. Grâce aux grattoirs intégrés Honda, les débris n'ont pas la chance de venir saboter vos freins. Les secousses excessives et les coups soudains aux roues avant peuvent repousser les plaquettes de la surface du disque, exigeant que vous 'pompiiez' le levier pour que les freins fonctionnent à nouveau. Nous avons trouvé une solution: un montage flexible de l'étrier à l'une des extrémités amortit la force des secousses et permet aux plaquettes de mieux suivre le disque.

Pour prolonger la durée des freins, nous avons opté pour des plaquettes deux fois plus épaisses et plus durables. Nous les avons munies d'avertisseurs sonores qui vous préviennent quand il faut les vérifier. Meilleur freinage – un autre exemple de la façon dont Honda construit de meilleurs VTT.



Simple, mais brillant

La liste d'innovations de VTT dont Honda est pionnière est incroyablement longue. Des quatre roues motrices à la marche arrière, à la sélection électrique des vitesses, à la transmission à double embrayage jusqu'au GPScape... les ingénieurs Honda ne se lassent jamais d'inventer de nouvelles façons de faire de meilleurs VTT.



Un monde de transmissions

Vous voulez un VTT pour la conduite sportive dans les sentiers. Votre voisin veut un VTT pour travailler dur. Vous avez besoin de VTT différents avec des transmissions différentes. C'est pourquoi Honda a développé une gamme de transmissions différentes, chacune assortie à la fonction première prévue pour le VTT et l'utilisation que vous en faites le plus souvent. Aucune autre compagnie ne vous offre autant d'options.

Une transmission à sélection manuelle au pied avec embrayage automatique qui a fait ses preuves est difficile à battre pour la simplicité et la durabilité, c'est pourquoi vous la retrouverez sur plusieurs de nos VTT les plus durs travailleurs comme le TRX500FM Foreman et le TRX420FM. Pour ceux qui préfèrent les changements de vitesses complètement automatiques, Honda a mis au point une transmission qui utilise plusieurs avantages des systèmes hydrauliques industriels que l'on retrouve sur l'équipement de construction et les réunit dans un boîtier léger et compact. La transmission Hondamatic^{MC} utilisée dans le TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon utilise une pompe hydraulique compacte qui convertit la puissance du moteur en puissance aux roues. Elle n'utilise pas de courroies qui s'usent et peuvent glisser, comme certaines automatiques de VTT. Douce et silencieuse, elle procure même un véritable frein moteur, pour ces descentes difficiles. Et pour rendre ce système encore meilleur, nous avons développé le novateur Programme de sélection électrique des vitesses (ESP^{MC}) commandé par bouton-poussoir au guidon, qui vous permet de "changer les vitesses" manuellement au moyen de cinq rapports prééglés.

Pour le TRX680F Rincon, les ingénieurs Honda ont

conclu qu'une autre conception de transmission allait être requise pour procurer des changements de rapports doux mais sportifs, pratiquement semblables à ceux d'une automobile. Avec un convertisseur de couple hydraulique et trois embrayages hydrauliques indépendants, la transmission du Rincon sélectionne automatiquement le rapport approprié, selon les conditions, ou vous pouvez aussi utiliser l'ESP et avoir priorité sur les réglages automatiques. Elle est si douce que vous la sentirez à peine les changements de rapport. Et comme la Hondamatic, la transmission du Rincon est durable, très résistante aux dommages causés par l'eau, la poussière et la terre, et n'a pas de courroies qui brûlent et qu'il faut remplacer.

Pour donner aux utilisateurs la performance, la durabilité, l'efficacité et la sensation directe d'une transmission manuelle avec la facilité d'utilisation d'une automatique, les ingénieurs Honda sont arrivés avec une autre innovation: la transmission automatique à double embrayage utilisée dans le TRX420PG Canadian Trail Edition. Cette transmission à prise constante et changements de vitesses séquentiels utilise deux embrayages distincts pour les rapports impairs et les rapports pairs – un embrayage pour la 1^{re}, la 3^e et la 5^e et un autre pour la 2^e, la 4^e et la marche arrière. Ceci alloue des passages à la vitesse suivante presque instantanés et sans à-coups parce que le système est toujours prêt à engager la vitesse voisine, vous procurant à la fois une sensation sportive lorsque vous accélérez et un vrai frein moteur lorsque vous ralentissez. De plus, la transmission automatique à double embrayage est d'une très haute efficacité, ce qui signifie que très peu de puissance du moteur est gaspillée.

De meilleures solutions pour changer les vitesses, conçues spécialement pour vous et votre façon de conduire. Seulement chez Honda.



La bonne direction

Le système de direction assistée électrique (EPS) du TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon et du TRX420PG Canadian Trail Edition fonctionne si bien et procure tant d'avantages que nous savons que vous serez conquis à votre tout premier essai.

Adaptée de systèmes éprouvés et développés pour des automobiles Honda, la direction assistée électrique (EPS), disponible sur certains modèles Honda FourTrax elle travaille si bien et procure tant d'avantages, que nous savons que vous serez convaincus dès votre tout premier essai. Voici comment ça fonctionne...

Des capteurs mesurent la vitesse du VTT et l'intensité de l'effort exercé au guidon par le conducteur. Un ordinateur prend alors ces données en compte et commande immédiatement à un moteur électrique compact d'aider l'arbre de direction à faire tourner les roues avant. Le moteur procure peu ou pas d'assistance lorsque vous conduisez à vitesse normale sur un sentier plat et droit; vous ne voudriez tout de même pas qu'un petit et non intentionnel mouvement du guidon vous fasse dévier. Par contre, il procure une assistance maximale très appréciée lorsque vous avancez au ralenti dans une section étroite, boueuse ou pleine d'embûches et vous devez jouer fort du guidon.

Un système de direction assistée est aussi bon que la cartographie de l'ordinateur qui le contrôle, c'est pourquoi Honda a consacré d'innombrables heures d'essais sur pratiquement tous les types de terrain que vous pouvez imaginer afin de trouver l'équilibre optimal pour les réglages de direction. Le résultat? Un système qui travaille si discrètement que vous vous demanderez comment vous avez pu vous débrouiller sans lui.

Avec l'EPS de Honda, cette pente rocheuse que vous redoutiez devient maintenant moins intimidante. Non seulement pouvez-vous facilement tourner le guidon pour contourner les obstacles, mais en plus le système agit comme un amortisseur de direction minimisant les contrecoups au guidon. La direction est plus facile, étant moins déviée de sa trajectoire – soudainement, les longues randonnées ou les dures corvées deviennent bien moins fatigantes et beaucoup plus agréables.



Une des idées ingénieuses que nous placerions presque en tête de liste de nos meilleures réalisations pourrait bien être aussi l'une des plus simples.

Lors de la conception du VTT Foreman original, nos ingénieurs ont débuté avec une page toute neuve et le mandat de repenser chaque aspect d'un VTT utilitaire. En arrêtant leur regard sur l'orientation du moteur, une lumière s'est allumée. Le moteur avait-il besoin d'être monté de façon

à ce que son vilebrequin sorte sur le côté? Non. Après tout, vers où pointe-t-il sur un camion ou un tracteur? De l'avant vers l'arrière, naturellement, ce qui élimine le besoin de pignons coniques lourds, complexes et énergivores pour transférer la puissance du moteur vers l'endroit où on en a besoin: aux essieux avant et arrière.

Cette orientation en plus d'améliorer l'efficacité et de réduire le poids, offre plus de latitude pour

installer le moteur là où il offrira le meilleur équilibre et un centre de gravité optimal. Résultat? Le poids est mieux réparti entre les quatre roues, améliorant manœuvrabilité, tenue en virage, freinage, motricité... et le reste.

Aujourd'hui, vous retrouverez cet exemple de solution alternative simple et ingénieuse sur tous les VTT FourTrax de Honda. En deux mots: Ça fait un meilleur VTT.





TRX500FM
Foreman

Le VTT travail/loisir ultime

Vous voulez un VTT qui puisse travailler ou jouer toute la journée? Le polyvalent TRX500FM Foreman a ce genre de caractère serviable et généreux qui en fait un compagnon idéal tout genre d'activité de VTT imaginable pour presque.

Son moteur ST produit un excellent couple dès les bas régimes pour les travaux difficiles ou les lourdes charges tandis que sa chambre de combustion hémisphérique assure un flux d'admission et d'échappement plus directs, et une performance excitante à plus hauts régimes sur les sentiers. Sa transmission cinq vitesses à sélecteur traditionnel au pied comporte une marche arrière et une première vitesse ultra basse. Pour une capacité de refroidissement additionnelle, un grand refroidisseur d'huile est protégé de la boue et des débris par une position élevée sous la carrosserie où il est alimenté généreusement en air par un conduit central.

Pour garder le poids et le centre de gravité bas et réduire le nombre de pièces en mouvement, le moteur est positionné longitudinalement dans le cadre, le vilebrequin aligné vers les arbres avant et arrière, éliminant le besoin de pignons coniques coûteux en énergie et en

puissance. Et derrière les roues avant vous trouverez des freins à disques de technologie avancée conçus spécifiquement pour les diverses exigences d'une utilisation sur VTT. Le poids léger du Foreman, combiné à son ample débattement de suspension contribue à assurer un comportement confortable et stable, en toutes conditions.

Et il y a plus encore. Voyez le style élégant, le démarrage pratique avec vitesse engagée et le coffre à gants étanche pour garder votre cellulaire ou vos sandwichs au sec. Ou, choisissez le nouveau modèle SE production limitée, avec treuil, sac de transport avant, coffre de transport arrière, sortie auxiliaire 12 volts, carénage et pare-brise en équipement

>>> Puissant moteur ST refroidi par air de 475 cm³, positionné le vilebrequin orienté longitudinalement pour une légèreté et une centralisation de masse optimale

>>> Choisissez 2 ou 4 roues motrices en glissant un commutateur pratique sur le guidon

>>> Très confortable grâce à une suspension de choix et une selle large et souple

>>> Les freins à disques avant de pointe sont puissants, constant et très durables

>>> Compartiment pratique, étanche et protégé des éléments

de série (voir aussi page 50).

Les Honda TRX500FM Foreman et TRX500FM Foreman SE: la combinaison travail-loisir ultime.



Accessoires Honda d'origine

Ces extensions de porte-bagages avant et arrière des Accessoires Honda d'origine assurent plus de polyvalence pour le transport de matériel et aident à garder le tout en place sur un sol raboteux. Visitez honda.ca ou votre concessionnaire local Honda pour plus d'information.

Quel VTT?

Transmission automatique
Sélection électrique à bouton-poussoir (ESP)
Transmission manuelle à sélecteur au pied
Sélecteur 2RM/4RM (* levier sélecteur)
Moteur refroidi par liquide
Direction assistée électrique (EPS)
Navigation globale GPScape
Suspension calibrée sur sentiers
Option Camouflage Naturalgear™



Meilleur pour ...

	✓	✓		✓	✓			✓			
TRX680F Rincon	✓	✓		✓	✓			✓			
TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TRX500FM Foreman			✓	✓							
TRX420PG Canadian Trail Edition	✓	✓		✓*	✓	✓	✓	✓	✓		
TRX420FM			✓	✓*	✓				✓		

RECREATION

HARD WORK

Choisir le VTT Honda FourTrax idéal peut s'avérer une tâche intimidante. Tous offrent une excellente polyvalence avec un fort chevauchement au niveau de la fonction, mais chaque modèle a ses caractéristiques et points forts spécifiques qui le rendent mieux adapté à certaines applications.

C'est ici que ce tableau pratique peut vous aider. Nous avons dressé la liste de tous les modèles FourTrax, avec un choix de caractéristiques et de plages indiquant si le VTT convient mieux pour les loisirs ou pour

les travaux durs. La partie la plus épaisse et la plus sombre de la barre (plage) indique l'utilisation principale à laquelle le VTT est le mieux adapté. Par exemple, plus cette plage se rapproche du côté Loisirs dans le graphique, plus le véhicule sera adapté aux longues distances sur les sentiers et aux utilisations récréatives autour du chalet – il sera facile à conduire, confortable, et aura des caractéristiques appréciées pour les loisirs tels le GPScape ou la suspension configurée en fonction des sentiers. Plus la

plage se rapproche du côté Travaux dur, plus le véhicule sera capable de pousser une grappe, haler une lourde charge ou s'acquitter de tâches ardues sur le lieu de travail. Un VTT qui se situe à mi-chemin offrira un peu moins de souplesse sur les sentiers ou moins de caractéristiques, ou bien un peu moins de capacité de halage ou de puissance moteur. Commencez votre recherche du parfait FourTrax ici, passez ensuite chez votre concessionnaire Honda local pour voir de plus près tout ce que les Honda FourTrax ont à offrir.

Les VTT ne sont pas des jouets

Les VTT sont des véhicules merveilleusement amusants et polyvalents. Ils peuvent contribuer aux corvées autour de la ferme ou du chalet, s'acquitter de lourdes tâches sur les chantiers ou encore réunir des amis pour les jours de plaisir sur les sentiers.

Mais il y a une chose que les VTT ne sont pas: ils ne sont pas des jouets. La plupart des blessures en VTT surviennent dans des situations où le conducteur n'utilisait pas le VTT de la manière prévue, n'obéissait pas à la loi, ne portait pas l'équipement recommandé ou requis, ou ne lui accordait tout simplement pas le respect qu'il mérite. Chacune de ces situations peut entraîner des blessures sérieuses ou la mort.

Conduire un VTT trop rapidement pour vos capacités ou pour le terrain peut le faire sortir de piste. Chargez-le inconsidérément ou utilisez-le en terrain inapproprié et il pourra devenir instable. Placez un conducteur de petite taille sur un gros VTT et celui-ci pourra devenir difficile à contrôler.

Comme tout véhicule moteur, les VTT requièrent une formation et une utilisation prudente.

Chez Honda, nous continuons de placer la sécurité avant tout dans la conception et la construction de tous nos VTT. Et nous continuons de croire que parler ouvertement et honnêtement de la sécurité en VTT est le meilleur moyen de faire passer le message indiquant que... les VTT ne sont pas des jouets.

Voici quelques rappels concernant la façon correcte d'utiliser votre VTT:

- Ne jamais placer un enfant sur un VTT conçu pour un adulte. Le poids d'un VTT pleine grandeur peut facilement écraser une petite personne.
- La gamme des VTT Honda comprend un éventail de modèles. L'un d'entre eux peut accommoder des conducteurs aussi jeunes que 10 ans. Par contre, ce ne sont pas tous les enfants de 10 ans qui sont prêts pour la conduite d'un VTT. Ou de 13 ans. Ou même de 15 ans. En tant que parents, demandez-vous: sont-ils assez grands et assez forts pour atteindre et manier toutes les commandes? À quel point leur coordination main-œil, leur adresse et leur équilibre sont-ils développés? Qu'en est-il de leur

capacité à résoudre les problèmes? Et leur jugement? Peuvent-ils reconnaître les actions dangereuses ou les risques? En comprenant-ils les conséquences? Sont-ils capables de suivre des instructions?

- Une supervision adéquate des jeunes ou des apprentis conducteurs par un adulte est nécessaire à chaque sortie. Si vous ne pouvez personnellement conduire, accompagner ou superviser votre enfant, assurez-vous qu'un adulte qualifié s'en chargera.
- Portez toujours un casque et autres équipements de protection. Trop d'accidents mortels de VTT impliquent des conducteurs qui ne portaient pas de casque.
- Honda croit que la conception actuelle des VTT ne peut accommoder un passager de façon sécuritaire. Un passager sur un VTT élèvera le centre de gravité, déplacera le centre de gravité vers l'arrière et augmentera le poids total. Un passager sur un VTT peut également interférer physiquement avec le conducteur, ce qui peut en restreindre le contrôle adéquat et sécuritaire. Honda vous recommande de ne pas transporter de passager sur un VTT.
- Les vitesses plus élevées nécessitent un temps de réaction plus court et des compétences de plus haut niveau. Prenez en considération les niveaux de compétence, le terrain et les conditions pour établir votre rythme.
- L'alcool est un facteur présent dans plusieurs accidents hors route. Ne conduisez jamais sous l'effet de l'alcool ou de drogue.
- Les VTT ne devraient jamais être utilisés sur des surfaces pavées ou autres surfaces à grande adhérence. Si un VTT doit être utilisé sur une surface à haute adhérence, réduisez de beaucoup votre vitesse et usez de prudence extrême.
- Les côtes abruptes ou les flancs et pentes peuvent faire basculer un VTT, ce qui est une cause majeure de blessure. Évitez donc ce type de terrain.

Les **meilleurs** **SURVIVENT**

La vie est dure dans les communautés isolées du Grand Nord canadien, mais les VTT Honda se démarquent dans cet environnement extrême et contribuent à rendre la vie un peu plus facile.



Par John G. Smith

Aucune route ne mène au Nunavut. En fait, les communautés qui parsèment le paysage sont isolées dans tous les sens du mot. À peine 30 000 personnes sont réparties à travers les deux millions de kilomètres carrés du Nunavut au nord du 60e – la latitude où les provinces finissent et les territoires commencent.

Il est facile de comprendre pourquoi les VTT sont si importants pour ceux qui vivent dans un environnement aussi rude. Ceux-ci sont en plusieurs endroits le seul moyen de transport pratique. On les utilise à longueur d'année, dans les conditions les plus froides et les plus hostiles qu'on puisse imaginer, sur des terrains qui stopperaient pratiquement tout, à part un ours polaire. Ici, un VTT est plus qu'un simple véhicule – c'est une nécessité qui supporte un mode de vie.

Mais ne les appelez pas VTT. Dans cette région, une marque domine le marché au point qu'on utilise son nom comme descripteur générique de ces machines. Ici, on les appelle simplement des 'Honda'.

"Vous n'allez pas faire du VTT dans le Nord. Vous n'allez pas faire du 'quad'. Vous allez faire du Honda" d'expliquer George Lamont, le directeur de transport à la North West Company. Il doit en savoir quelque chose. Dans les communautés éloignées du Nord canadien, acheter un VTT signifie habituellement passer aux magasins Northern et NorthMart de la North West Company, là où les acheteurs trouvent de tout, des marchandises d'épicerie aux vêtements, en passant par... oui, les VTT.

"Je vends de tout, du sucre jusqu'aux Honda," me vante Darren Price, gérant de la succursale d'Arviat, une communauté sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Price explique que les modèles les plus populaires sont

les Honda TRX420FM et TRX500FM, en partie parce qu'ils sont équipés de boîtes de vitesses manuelles éprouvées, de démarreurs à rappel en complément aux démarreurs électriques pour les jours de grand froid, et pour leur durabilité générale capable de supporter cet environnement extrême.

Mais les emporter d'abord à destination n'est pas une mince affaire. Les expéditions par bateau en direction des communautés éloignées se limitent à un voyage en juin ou juillet, et possiblement un autre en octobre. Ceux qui sont destinés à Arviat même sont chargés dans un conteneur à Winnipeg, voyagent par camion jusqu'à Thompson, Manitoba, puis par train jusqu'à Churchill, Manitoba, et sont ensuite insérés dans un avion-cargo pour la dernière partie du trajet.

C'est un périple difficile, mais qui vaut largement l'effort. "Parfois, ces Honda sont les seules bouées de sauvetage dans nos communautés pour nous permettre d'y vivre," explique Bob Aknavigak, qui vit à Cambridge Bay. Il possède son Honda TRX350 depuis plus d'une décennie et s'en sert presque tous les jours encore pour circuler en ville ou sur la toundra. "C'est un environnement très rude."

Charles Schaubroeck, le gérant général des marchandises du magasin de la North West Company confirme. "Si un VTT peut survivre à ce que nous lui faisons endurer à Arviat, il survivra n'importe où au monde." Il compare la boue des environs à du sable mouvant – "ça vous aspire comme vous ne le croiriez pas" – et fait remarquer que les composants des VTT sont constamment soumis aux attaques corrosives de l'eau salée.

Ryan St. John de Henik Lake Adventures, un pourvoyeur basé à Arviat, a connu à peu près tous les types de



Si vous pensez que certains endroits dans le Grand Nord canadien ressemblent à la surface de la lune, même les agences spatiales sont d'accord. Les VTT Honda sont utilisés à toutes sortes de fins, depuis les essais par température extrême au nettoyage des pistes avec des traîneaux niveleurs de fortune. Et ils sont exactement du bon poids et du bon format pour entrer aisément dans un avion Twin Otter.



conditions difficiles de conduite que vous puissiez imaginer. "Ça va des replats de marée jusqu'aux randonnées dans la grande toundra," explique-t-il. De plus, une couche de pergélisol juste en dessous de la surface fait en sorte que n'importe quelle neige fondante se transforme en ruisseaux à écoulement rapide durant le dégel printanier. "Nous traversons criques, rivières et marais, circulons le long des crêtes, traversons des lacs – c'est du VTT extrême." St. John se vante du fait que le terrain et les conditions sont encore plus exigeants que tous les tests imaginés par les ingénieurs Honda, mais ça ne signifie pas pour autant que les conducteurs soient prêts à accepter les pannes. Il faut de trois à six heures pour atteindre l'emplacement d'un des camps de chasse de Henik Lake Adventures, et personne n'a envie de se retrouver coincé sur la toundra en pleine noirceur. Dans de mauvaises conditions, les prédateurs parfois peuvent décider de monter d'un cran la chaîne alimentaire. Et il y a la menace du mauvais temps. Voilà seulement quelques raisons pour lesquelles tout le monde ici est encouragé à adopter le compagnonnage pour circuler dans la nature.

Le plus récent Honda du parc de VTT de Henik Lake Adventures est le TRX500FM Foreman. "Il a un essieu arrière rigide de sorte qu'on peut tirer de lourdes charges. Il est économe en carburant et très fiable" affirme St. John. De lourdes charges, c'est le moins qu'on puisse dire, étant donné que le VTT de St. John devra possiblement tirer plus de 300 kg d'approvisionnements et de viande de caribou. Fred Webb de Webb Outfitting à Kugluktuk fait remarquer que les VTT Honda possèdent un autre avantage clé pour les endroits isolés: leur taille compacte et leur poids léger. "Ils doivent pouvoir passer par les portes d'un Twin

Otter", explique-t-il, en référence à la façon dont les approvisionnements se rendent par avion à de nombreuses destinations. "Dans un Twin Otter standard, on peut embarquer deux machines et à peu près trois personnes plus un lot de bagages." Ces facteurs reflètent, en outre, un mandat de l'entreprise visant à protéger l'environnement – un VTT plus léger est aussi plus délicat pour le terrain et généralement plus économe en carburant, un facteur important dans une région où l'essence peut coûter plusieurs dollars le litre.

Larry Kiziak, directeur des ventes du district pour le Nunavut chez Honda Canada, a entendu bien des histoires concernant la rude existence qu'endurent les VTT dans le Nord, certaines d'entre elles lui faisant hocher la tête, médusé. "Une vidange d'huile tous les 5 ou 10 ans, ce n'est pas rare. Ces machines fonctionnent quand elles n'auraient aucune raison de le faire." Il se rappelle un exemple extrême: un Honda qui en 18 mois avait parcouru 40 000 km. "C'est une des seules machines capables de supporter cet environnement."

En effet, la vie est dure dans le Nord, pour les humains comme pour les machines. Une vie rendue juste un peu plus facile par un type de véhicule appelé simplement: un Honda.

Rouler à l'avant du peloton

Le nouveau TRX420PG Canadian Trail Edition SE serait-il le VTT tout usage le plus polyvalent, le plus élégant et le plus doué pour tout faire qu'on puisse se procurer? Un seul regard sur son incroyable

>>> Les suspensions avant et arrière entièrement indépendantes possèdent une calibration spéciale mise au point au cours d'essais poussés sur des sentiers du Canada

>>> Le moteur ST refroidi par liquide de 420 cm³ est positionné dans le châssis avec son vilebrequin orienté longitudinalement, éliminant le besoin de pignons coniques coûteux en puissance

>>> Le frein à disque arrière central et le frein de stationnement mécanique à réglage automatique sont installés sur l'arbre d'entraînement arrière, contribuant à l'excellente garde au sol du VTT

>>> Le système de positionnement global par satellite GPScapex intégré au groupe d'instruments contribue à la tranquillité d'esprit en explorant de nouveaux sentiers

>>> Les freins à deux disques avant et un disque arrière offrent une puissance de freinage exceptionnelle et comportent des plaquettes qui minimisent l'usure causée par la terre et le sable

liste d'équipements de série suffit à dissiper tout doute sur la question.

De bonnes manières sur les sentiers? Certainement. Le TRX420PG Canadian Trail Edition SE bénéficie d'une calibration de suspension mise au point au cours d'essais approfondis tenus ici même au Canada. Le résultat? Un comportement ultra doux et une conduite confortable. Sa suspension arrière indépendante (IRS) est spécialement conçue pour absorber les bosses et conserver le centre de gravité bas, avec peu de roulis et la stabilité d'ensemble pour laquelle les VTT Honda sont réputés. Sa conduite est facile grâce à la direction assistée électrique (EPS) de Honda qui minimise la fatigue et facilite la conduite en agissant comme un amortisseur de direction. Et vous pouvez rouler sans vous soucier de la météo grâce au carénage et

au pare-brise de série.

Et comme utilitaire? Le TRX420PG Canadian Trail Edition SE est équipé de série d'un treuil, d'un sac de transport avant et d'un coffre à l'arrière. La transmission automatique novatrice à double embrayage vous procure la performance, la durabilité, l'efficacité et la sensation directe d'une transmission manuelle avec la facilité d'utilisation d'une automatique. Le système passer en douceur les cinq rapports comme une voiture de sport, mais vous n'avez pas à vous soucier d'un levier d'embrayage ou de vous retrouver dans le mauvais rapport. De plus, elle est d'une très haute efficacité, ce qui signifie que très peu d'énergie du moteur est gaspillée. Et, bien sûr, il n'y a pas de courroie qui puisse glisser ou s'user.

Léger et pas trop volumineux, le nouveau Honda TRX420PG Canadian Trail Edition SE peut vous amener à des endroits où d'autres VTT ne peuvent aller. (Aussi offert en version standard)



TRX420PG
Canadian Trail
Edition SE



TRX420FM

- >> Le moteur ST refroidi par liquide produit une plage de puissance large, idéale pour le travail et le plaisir sur les sentiers
- >> L'injection de carburant programmée procure un mélange air-carburant précis, pour une performance optimale en toutes conditions
- >> La commande mécanique facile 2RM/4RM demeure dans le mode choisi même après l'arrêt du moteur
- >> Le robuste, mais compact différentiel avant à détection de couple réduit l'effort au guidon et alloue un braquage court
- >> Les freins avant comportent des plaquettes longue durée très épaisses et un système de grattoirs pour enlever des disques les débris potentiellement dommageables

Solide performance

Vous êtes une personne du type pratique. Vous aimez les choses simples et directes qui fonctionnent comme elles sont supposées. Vous donnez 100 pour cent d'effort dans tout ce que vous faites. Vous n'aimez pas les excuses.

Comme le Honda TRX420FM.

Un des plus populaires VTT du Canada, le TRX420FM s'est taillé la réputation de machine solide comme le roc, avec un tempérament pratico-pratique. Grâce à sa légèreté, ses commandes faciles et son format

confortable, le TRX420FM accomplira à peu près tout ce que vous lui demanderez, travail de moyenne difficulté ou simplement vous amener loin sur votre sentier favori.

Le moteur de 420 cm³ à refroidissement liquide et injection de carburant procure une puissance constante en toutes circonstances, avec beaucoup de couple à bas régime et beaucoup de puissance à hauts régimes. À l'avant, des freins à disques Honda de haute technicité avec système spécial de grattoirs pour prévenir les dommages

par la glace ou la boue assurent des arrêts rapides et sûrs. Le moteur en position longitudinale contribue à garder le poids et le centre de gravité bas et à favoriser l'équilibre, ce qui vous permet de rouler avec plus de confiance sur terrain accidenté. Un sélecteur au pied simple mais éprouvé commande la transmission durable à cinq rapports. Et la suspension – dotée pour 2011 d'amortisseurs avant et arrière réglables – a été calibrée pour offrir le confort de roulement et la maniabilité prévisible qui font la réputation des VTT Honda.

Vous en voulez plus? Choisissez les nouveaux modèles SE production limitée, avec treuil, sac de transport avant, coffre de transport arrière, sortie auxiliaire 12 volts, carénage et pare-brise (voir aussi la page 50)

Désireux de plaire et construits pour répondre à vos demandes. Les Honda TRX420FM et TRX420FM SE.



La performance du Big Red est encore meilleure

Depuis son introduction, le Big Red de Honda s'est mérité des éloges pour sa maniabilité supérieure, sa sensation de sécurité, sa tenue confortable et de nombreuses caractéristiques technologiques basées sur l'automobile. Sur le chantier ou sur le sentier, il livre la capacité utilitaire dont vous avez besoin, et

la capacité récréative que vous recherchez.

Pour 2011 nous avons renforcé le Big Red, afin d'en faire un choix encore meilleur autant pour la ferme, le chantier que le camp de pêche.

Des choses lourdes à transporter? La capacité de la caisse de chargement à basculement assisté a été augmentée à 454 kg (1 000 lb). De l'équipement à remorquer? Grâce à sa capacité de remorquage augmentée à 680 kg (1 500 lb) le Big Red peut s'en acquitter sans problème. Et ne vous inquiétez pas de charger votre Big Red au maximum, parce que sa transmission automatique robuste style automobile – la seule de ce genre dans l'industrie – est facilement capable de faire le travail, sans courroie qui use et qu'on doit remplacer. De plus, la suspension avant et arrière entièrement indépendante présente une

nouvelle calibration d'amortisseurs avec une précontrainte arrière réglable pour répondre aux capacités de transport et de remorquage augmentées, alors qu'une nouvelle banquette moulée améliore le confort. Les nouveaux pneus Maxxis^{MC} Big Horn comportent des flancs renforcés et une gravure plus agressive pour une traction accrue sur tout terrain.

Ce que nous n'avons pas changé, c'est la force imposante du Big Red avec son moteur de 675 cm³ à quatre soupapes et injection de carburant et ses arbres d'entraînement robustes. Conçus pour vous arrêter de façon contrôlée et sûre, les freins à disques hydrauliques aux quatre roues de conception équilibrée style automobile assurent un freinage avant et arrière même si une conduite hydraulique en venait à céder.

Technologie novatrice, qualité légendaire Honda, et caractéristiques de tête – rien ne se compare au Honda Big Red.

Offert exclusivement chez les concessionnaires Centre Honda et Honda Big Red autorisés.





>> Les améliorations pour 2011 comprennent une capacité de chargement et de remorquage accrue, des places assises et un accès plus confortables, des pneus Maxxis Big Horn, et des réglages de suspension révisés

>> Le puissant moteur ST refroidi par liquide de 675 cm³ utilise l'injection électronique (PGM-FI) de Honda pour une performance élevée et précise, un démarrage fiable, par temps froid alors que la transmission automatique exclusive style automobile avec convertisseur de couple hydraulique, signifie qu'il n'y a pas de courroie qui use et qu'on doit remplacer

>> Trois modes d'entraînement sélectionnables: 2RM avec différentiel arrière libre pour pelouses et terrains fragiles; 4RM avec blocage du différentiel arrière pour terrain inégal tout en maintenant une direction facile; 4RM à différentiels verrouillés aux quatre roues pour le remorquage ascendant de lourdes charges ou autres situations extrêmes où une traction optimale est requise

>> Caisse de chargement spacieuse à basculement assisté et revêtement moulé en polypropylène robuste, sans l'intrusion de roues – assez vaste pour accueillir à plat une palette de chargement de 42 par 48 pouces avec panneau arrière abaissé

>> Nombreuses caractéristiques de sécurité incluant structure de protection des occupants à 4-piliers, ceintures de sécurité à 3 points d'ancrage, enrouleur et blocage d'urgence, appui-tête intégrés, seuils de portes élevés, filets latéraux de protection, freins à sûreté intégrée style automobile et frein de stationnement superpuissant

Le modèle illustré ici est équipé d'Accessoires Honda d'origine optionnels, incluant pare-brise pliable deux pièces, protecteur de grille avant, protecteur de pare-chocs avant, toit rigide, treuil, protecteur de bras triangulés avant et arrière et protecteur arrière métallique en mailles



	Gold Wing / Gold Wing Airbag	ST1300A	DN-01	VT1300CXA Fury *	VT1300CSA Sabre
Moteur	6-cylindres à plat opposés, refroidissement liquide	V-4 90°, refroidissement liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement liquide
Cylindrée	1 832 cm ³	1 261 cm ³	680 cm ³	1 312 cm ³	1 312 cm ³
Alésage et course	74 mm x 71 mm	78 mm x 66 mm	81 mm x 66 mm	89,5 mm x 104,3 mm	89,5 mm x 104,3 mm
Rap. volumétrique	9,8:1	10,8:1	10:1	9,2:1	9,2:1
Distribution	SACT, 2-soupapes par cylindre	DACT, entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI
Transmission	À 5 rapports, incluant une 5e surmultipliée, plus marche arrière électrique	À 5 rapports	HFT à variation continue, hydromécanique, 2-modes automatiques, mode manuel à 6-rapports	À 5 rapports	À 5 rapports
Entraînement final	Arbre	Arbre	Arbre	Arbre	Arbre
Suspension avant	Fourche à cartouche de 45 mm avec système antiplongée; débattement de 122 mm (4,8 po)	Fourche à cartouche HMAS de 45 mm; débattement de 108 mm (4,3 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 106 mm (4,2 po)	Fourche de 45 mm; débattement de 102 mm (4 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 102 mm (4 po)
Suspension arrière	Monobras oscillant Pro-Arm avec monoamortisseur Pro-Link; réglage de précontrainte contrôlé par ordinateur, deux positions en mémoire; débattement de 105 mm (4,1 po)	Monoamortisseur pressurisé HMAS réglable en précontrainte sur 5 positions; débattement de 123 mm (4,8 po)	Monoamortisseur avec précontrainte du ressort réglable; débattement de 120 mm (4,7 po)	Monoamortisseur avec réglages de l'amort. en détente et en précontrainte sur 6 positions; débattement de 95 mm (3,7 po)	Monoamortisseur; débattement de 100 mm (3,9 po)
Pneus	Avant, 130/70R – 18 radial; Arrière, 180/60R – 16 radial	Avant, 120/70ZR – 18 radial; Arrière, 170/60ZR – 17 radial	Avant, 130/70ZR – 17 radial; Arrière, 190/50ZR – 17 radial	Avant, 90/90 – 21; Arrière, 200/50R – 18	Avant, 90/90 – 21; Arrière, 170/80 – 15
Freins	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 316 mm, étrier 3-pistons. Double freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 310 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 316 mm, étrier 3-pistons. Double freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 276 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, disque de 336 mm, étrier 3-pistons; Arrière, disque de 296 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, disque de 336 mm, étrier 3-pistons; Arrière, disque de 296 mm, étrier 2-piston. Freinage Combiné et ABS
Hauteur de selle	740 mm (29,1 po)	790 mm (31,1 po) ajustable +/- 15 mm (0,6 po)	713 mm (28,1 po)	685 mm (27 po)	684 mm (26,9 po)
Empattement	1 690 mm (66,5 po)	1 491 mm (58,7 po)	1 609 mm (63,3 po)	1 805 mm (71,1 po)	1 785 mm (70,3 po)
Poids à vide	412 kg (908 lb); modèle Airbag: 421 kg (928 lb) en ordre de marche avec tous pleins faits incl. le carburant	331 kg (760 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	270 kg (595 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	308 kg (679 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	307 kg (676 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	25 litres	29 litres	15,3 litres, réserve de 3 litres incluse	12,8 litres	16,5 litres
Coloris	Noir Nébuleux métallique, Rouge Caliente métallique; Airbag: Noir Nébuleux métallique, Blanc Glacier perlé	Noir Graphite	Noir Graphite	Orange mat, Rouge Bordeaux métallique	Bleu Vagues Étincelantes métallique
					

	VT1300CRA Stataline	VT1300CTA Interstate	Shadow RS	VT750C Phantom	VT750CA Spirit
Moteur	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide
Cylindrée	1 312 cm ³	1 312 cm ³	745 cm ³	745 cm ³	745 cm ³
Alésage et course	89,5 mm x 104,3 mm	89,5 mm x 104,3 mm	79 mm x 76 mm	79 mm x 76 mm	79 mm x 76 mm
Rap. volumétrique	9,2:1	9,2:1	9,6:1	9,6:1	9,6:1
Distribution	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI
Transmission	À 5 rapports	À 5 rapports	À 5 rapports éloignés	À 5 rapports éloignés	À 5 rapports éloignés
Entraînement final	Arbre	Arbre	Chaîne scellée à joints toriques	Chaîne scellée à joints toriques	Arbre
Suspension avant	Fourche de 41 mm; débattement de 102 mm (4 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 102 mm (4 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 118 mm (4,6 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 118 mm (4,6 po)	Fourche de 41 mm; débattement de 115 mm (4,5 po)
Suspension arrière	Monoamortisseur; débattement de 100 mm (3,9 po)	Monoamortisseur; débattement de 100 mm (3,9 po)	Deux amortisseurs réglables en précontrainte; débattement de 90 mm (3,5 po)	Deux amortisseurs réglables en précontrainte; débattement de 89 mm (3,5 po)	Deux amortisseurs réglables en précontrainte; débattement de 89 mm (3,5 po)
Pneus	Avant, 140/80 – 17; Arrière, 170/80 – 15	Avant, 140/80 – 17; Arrière, 170/80 – 15	Avant, 100/90 – 19; Arrière, 150/80 – 16	Avant, 120/90 – 17; Arrière, 160/80 – 15	Avant, 90/90 – 21; Arrière, 160/80 – 15
Freins	Avant, disque de 336 mm, étrier 3-pistons; Arrière, disque de 296 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, disque de 336 mm, étrier 3-piston; Arrière, disque de 296 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, disque de 296 mm, étrier 2-pistons; Arrière, tambour	Avant, disque de 296 mm, étrier 2-pistons; Arrière, tambour	Avant, disque de 296 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 276 mm, étrier 1-piston. Freinage Combiné et ABS
Hauteur de selle	680 mm (26,8 po)	680 mm (26,8 po)	750 mm (29,5 po)	655 mm (25,8 po)	655 mm (25,8 po)
Empattement	1 785 mm (70,3 po)	1 785 mm (70,3 po)	1 560 mm (61,4 po)	1 640 mm (64,6 po)	1 655 mm (65,2 po)
Poids à vide	311 kg (686 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	329 kg (725 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	228 kg (503 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	249 kg (549 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	251 kg (553 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	16,5 litres	16,5 litres	10 litres, réserve de 2,6 litres incluse	14 litres, réserve de 3,5 litres incluse	14 litres, réserve de 3,5 litres incluse
Coloris	Rouge Candy	Rouge Bordeaux métallique	Gris Foncé métallique	Noir Graphite	Noir Graphite
					

	VT750CA Aero	Varadero *	CBF1000A	CBF600SA
Moteur	Bicylindre en V à 52°, refroidissement par liquide	Bicylindre en V à 90°, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement liquide
Cylindrée	745 cm³	996 cm³	998 cm³	599 cm³
Alésage et course	79 mm x 76 mm	98 mm x 66 mm	75 mm x 56,5 mm	67 mm x 42,5 mm
Rap. volumétrique	9,6:1	9,8:1	11,2:1	11,6:1
Distribution	SACT entraîné par chaîne, 3-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne; 4-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne; 4-soupapes par cylindre
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI
Transmission	À 5 rapports éloignés	À 6 rapports	À 6 rapports	À 6 rapports
Entraînement final	Arbre	Chaîne scellée à joints toriques; 16/47 dents	Chaîne scellée à joints toriques; 16/43 dents	Chaîne scellée à joints toriques
Suspension avant	Fourche de 41 mm; débattement de 117 mm (4,6 po)	Fourche télescopique de 43 mm; débattement de 155 mm (6,1 po)	Fourche télescopique à cartouche de 41 mm; débattement de 108 mm (4,3 po)	Fourche à cartouche de 41 mm réglable en précontrainte; débattement de 108 mm (4,3 po)
Suspension arrière	Deux amortisseurs réglables en précontrainte; débattement de 89 mm (3,5 po)	Pro-Link à monoamortisseur avec réglages de la précontrainte et de l'amortissement en détente; débattement de 145 mm (5,7 po)	Pro-Link à monoamortisseur HMAS pressurisé; débattement 120 mm (4,7 po)	Monoamortisseur réglable en précontrainte; débattement de 125 mm (4,9 po)
Pneus	Avant, 120/90 – 17; Arrière, 160/80 – 15	Avant 110/80R–19 radial; Arrière 150/70R–17 radial	Avant 120/70ZR–17 radial; Arrière 160/60ZR–17 radial	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 160/60ZR – 17 radial
Freins	Avant, disque de 296 mm, étrier 3-pistons; Arrière, disque de 276 mm, étrier 1-piston. Freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 256 mm, étrier 3-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 240 mm, étrier 1-piston. Freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 240 mm, étrier 1-piston. Freinage Combiné et ABS
Hauteur de selle	660 mm (26 po)	843 mm (33,2 po)	795 mm (31,3 po) ajustable +/- 15 mm (0,6 po)	785 mm (30,9 po) réglable sur +/- 15 mm (0,6 po)
Empattement	1 640 mm (64,6 po)	1 559 mm (61,4 po)	1 495 mm (58,8 po)	1 490 mm (58,7 po)
Poids à vide	262 kg (578 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	277 kg (611 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	245 kg (540 lb), en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	222 kg (489 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	14 litres, réserve de 3,5 litres incluse	25 litres	20 litres	20 litres
Coloris	Rouge Candy	Noir Concours perlé	Noir Étoile de Nuit perlé	Noir Étoile de Nuit perlé
				

* Offert chez les concessionnaires Centre Honda seulement

La Varadero avec option de sacoches des Accessoires Honda d'origine



	VFR1200FA / VFR1200FA DCT	VFR800A Interceptor	CBR1000RRA / Repsol Edition	CBR600RRA / CBR600RR	CB1000RA
Moteur	V-4 à 76° refroidissement liquide, avec disposition de cylindres avant/ arrière asymétrique	V-4 à 90°, refroidissement par liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement par liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement par liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement par liquide
Cylindrée	1 237 cm³	782 cm³	999 cm³	599 cm³	998 cm³
Alésage et course	81 mm x 60 mm	72 mm x 48 mm	76 mm x 55,1 mm	67 mm x 42,5 mm	75 mm x 56,5 mm
Rap. volumétrique	12:1	11,6:1	12,3:1	12,2:1	11,2:1
Distribution	SACT Unicam entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	VTEC, DACT entraîné par chaîne; 4-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre	DACT entraîné par chaîne, 4-soupapes par cylindre
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection à double phase DSFI	Injection à double phase DSFI	Injection électronique PGM-FI
Transmission	À 6 rapports; modèle DCT: Double embrayage, 2 modes à sélection automatique et 1 mode à sélection manuelle par gâchettes	À 6 rapports rapprochés	À 6 rapports rapprochés	À 6 rapports rapprochés	À 6 rapports
Entraînement final	Arbre	Chaîne scellée à joints toriques	Chaîne 530 scellée à joints toriques	Chaîne 525 scellée à joints toriques	Chaîne 530 scellée à joints toriques
Suspension avant	Fourche à cartouche de 43 mm réglable en précontrainte; débattement de 108 mm (4,3 po)	Fourche HMAS à cartouche de 43 mm; débattement de 108 mm (4,3 po)	Fourche HMAS inversée de 43 mm à cartouche, entièrement réglable; débattement de 110 mm (4,3 po)	Fourche HMAS inversée de 41 mm à cartouche, entièrement réglable; débattement de 110 mm (4,3 po)	Fourche HMAS inversée de 43 mm à cartouche, entièrement réglable; débattement de 120 mm (4,7 po)
Suspension arrière	Monobras oscillant Pro-Arm avec Pro-Link à monoamortisseur réglable en précontrainte et en détente; débattement de 130 mm (5,1 po)	Monobras oscillant Pro-Arm avec Unit Pro-Link à monoamortisseur HMAS; débattement de 120 mm (4,7 po)	Unit Pro-Link à monoamortisseur HMAS entièrement réglable; débattement de 138 mm (5,4 po)	Unit Pro-Link à monoamortisseur HMAS entièrement réglable; débattement de 129 mm (5,1 po)	Monobras oscillant Pro-Arm avec monoamortisseur HMAS réglable en précontrainte et en détente; débattement de 128 mm (5 po)
Pneus	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 190/55ZR – 17 radial	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 180/55ZR – 17 radial	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 190/50ZR – 17 radial	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 180/55ZR – 17 radial	Avant, 120/70ZR – 17 radial; Arrière, 180/55ZR – 17 radial
Freins	Avant, deux disques de 320 mm, étriers 6-pistons; Arrière, disque de 276 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 296 mm, étriers 3-pistons; Arrière, disque de 256 mm, étrier 3-pistons. Freinage Combiné et ABS	Avant, deux disques de 320 mm, étriers 4-pistons à montage radial; Arrière, disque de 220 mm étrier 1-piston. Système Combiné ABS à contrôle électronique	Avant, 2-disques de 310 mm, étriers 4-pistons à montage radial; Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston. Système Combiné ABS à contrôle électronique (modèle RRA)	Avant, 2-disques de 310 mm, étriers 3-pistons à montage radial; Arrière, disque de 256 mm, étrier 2-pistons. Freinage Combiné et ABS
Hauteur de selle	810 mm (31,9 po)	805 mm (31,7 po)	820 mm (32,3 po)	820 mm (32,3 po)	825 mm (32,5 po)
Empattement	1 545 mm (60,8 po)	1 460 mm (57,5 po)	1 410 mm (55,5 po)	1 370 mm (53,9 po)	1 445 mm (56,9 po)
Poids à vide	268 kg (591 lb); modèle DCT: 278 kg (613 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	250 kg (551 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	210 kg (463 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	196 kg (432 lb); modèle RR: 186 kg (410 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	222 kg (489 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	18,5 litres	22 litres	17,7 litres	18 litres	17 litres, réserve de 4 litres incluse
Coloris	Noir Obscur métallique	Blanc Édition Spéciale	Noir Graphite; Repsol en option	Orange/Gris Précieux métallique; RR: Rouge Victorieux	Noir Étoile de Nuit perlé
			 	 	

	CBR250RA / CBR250R	CBR125R	SH150i	Ruckus	Jazz
Moteur	Monocylindre 4-temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée	125 cm ³	125 cm ³	153 cm ³	49 cm ³	49 cm ³
Alésage et course	58 mm x 47,2 mm	58 mm x 47,2 mm	58 mm x 57,8 mm	37,8 mm x 44 mm	37,8 mm x 44 mm
Rap. volumétrique	11:1	11:1	11:1	11,9:1	11,9:1
Distribution	DACT entraîné par chaîne, 4-soupapes	DACT entraîné par chaîne, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI	Carburateur 18 mm VC avec étrangleur auto	Carburateur 18 mm VC avec étrangleur auto
Transmission	À 6 rapports	À 6 rapports	Automatique V-Matic	Automatique V-Matic	Automatique V-Matic
Entraînement final	Chaîne scellée à joints toriques	Chaîne scellée à joints toriques	Courroie	Courroie	Courroie
Suspension avant	Fourche télescopique de 37 mm; débattement de 130 mm (5,1 po)	Fourche télescopique de 31 mm; débattement de 120 mm (4,7 po)	Fourche hydraulique de 33 mm; débattement de 89 mm (3,5 po)	Fourche télescopique à deux tubes; débattement de 56 mm (2,2 po)	Fourche télescopique à deux tubes; débattement de 48 mm (1,9 po)
Suspension arrière	Pro-Link à monoamortisseur avec réglages de la précontrainte; débattement de 126 mm (5 po)	Monoamortisseur; débattement de 126 mm (5 po)	Deux amortisseurs réglables en précontrainte; débattement de 83 mm (3,3 po)	Monoamortisseur; débattement de 66 mm (2,6 po)	Monoamortisseur; débattement de 66 mm (2,6 po)
Pneus	Avant, 110/70 - 17; Arrière, 140/70 - 17	Avant, 100/80 - 17; Arrière, 130/70 - 17	Avant, 100/80 - 16; Arrière, 120/80 - 16	Avant, 120/90 - 10; Arrière, 130/90 - 10	Avant, 90/90 - 10; Arrière, 90/90 - 10
Freins	Avant, disque de 296 mm, étrier 3-pistons (modèle R à 2-pistons); Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston. Freinage Combiné et ABS (modèle RA)	Avant, disque de 276 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston	Avant, disque de 220 mm, étrier 2-pistons; Arrière, tambour. Système de freinage Combiné	Avant, tambour; Arrière, tambour	Avant, tambour; Arrière, tambour. Système de freinage Combiné
Hauteur de selle	775 mm (30,5 po)	795 mm (31,3 po)	785 mm (30,9 po)	735 mm (28,9 po)	719 mm (28,3 po)
Empattement	1 370 mm (53,9 po)	1 310 mm (51,6 po)	1 335 mm (52,5 po)	1 265 mm (49,8 po)	1 190 mm (46,9 po)
Poids à vide	166 kg (366 lb); modèle R 162 kg (357 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	137 kg (302 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	140 kg (309 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	88 kg (194 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	80 kg (176 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	13 litres, réserve incluse	13 litres, réserve incluse	7,5 litres	5 litres	5 litres
Coloris	Rouge Rubis/Argent métallique, Noir Astéroïde métallique	Noir Astéroïde métallique, Argent Terra métallique	Rouge Velours métallique, Noir Étoile de Nuit perlé	Noir	Blanc Classique, en option: Rouge Monza, Gris Foncé métallique/Gris pinguin
					

	XR650L	CRF230L	CRF230M	CRF230F	CRF150F
Moteur	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air
Cylindrée	644 cm ³	223 cm ³	223 cm ³	223 cm ³	149 cm ³
Alésage et course	100 mm x 82 mm	65,5 mm x 66,2 mm	65,5 mm x 66,2 mm	65,5 mm x 66,2 mm	57,3 mm x 57,8 mm
Rap. volumétrique	8,3:1	9:1	9:1	9:1	9,5:1
Distribution	SACT, 4-soupapes RFVC	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes
Alimentation	Un carburateur à VC de 42,5 mm	Un carburateur à VC de 30 mm	Un carburateur à VC de 30 mm	Un carburateur de 28 mm à piston	Un carburateur de 22 mm à piston
Transmission	À 6 rapports avec embrayage manuel	À 6 rapports avec embrayage manuel	À 6 rapports avec embrayage manuel	À 6 rapports avec embrayage manuel	À 5 rapports avec embrayage manuel
Entraînement final	Chaîne # 520 à joints toriques; 15/45 dents	Chaîne # 520 à joints toriques; 13/39 dents	Chaîne # 520 à joints toriques; 13/38 dents	Chaîne # 520 à joints toriques; 13/50 dents	Chaîne # 520 à joints toriques; 13/47 dents
Suspension avant	Fourche à cartouche Showa de 43 mm, amort. réglable en compression; débattement de 260 mm (10,2 po)	Fourche Showa de 37 mm à axe déporté; débattement de 205 mm (8,1 po)	Fourche Showa de 37 mm à axe déporté; débattement de 207 mm (8,1 po)	Fourche Showa de 37 mm à axe déporté; débattement de 216 mm (8,5 po)	Fourche Showa de 35 mm à axe déporté; débattement de 207 mm (8,1 po)
Suspension arrière	Pro-Link à monoamortisseur Showa réglable en précontrainte, compression et détente; débattement de 280 mm (11 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable en précontrainte; débattement de 155 mm (6,1 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable en précontrainte; débattement de 167 mm (6,6 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable en précontrainte; débattement de 230 mm (9,1 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa; débattement de 226 mm (8,9 po)
Pneus	Avant, 3,00 - 21; Arrière, 4,60 - 18	Avant, 2,75 - 21; Arrière, 120/80 - 18	Avant, 110/70 - 17; Arrière, 130/70 - 17	Avant, 80/100 - 21; Arrière, 100/100 - 18	Avant, 70/100 - 19; Arrière, 90/100 - 16
Freins	Avant, disque de 255 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 220 mm, étrier 1-piston	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, tambour	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, tambour
Garde au sol	330 mm (13 po)	243 mm (9,6 po)	235 mm (9,3 po)	305 mm (12 po)	257 mm (10,1 po)
Hauteur de selle	940 mm (37 po)	810 mm (31,9 po)	805 mm (31,7 po)	878 mm (34,6 po)	832 mm (32,8 po)
Empattement	1 455 mm (57,3 po)	1 340 mm (52,7 po)	1 336 mm (52,6 po)	1 372 mm (54 po)	1 328 mm (52,3 po)
Poids à vide	158 kg (348 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	121 kg (267 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	125 kg (276 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	113 kg (249 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	106 kg (234 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	10,5 litres, réserve de 2,8 litres incluse	8,7 litres, réserve de 2,7 litres incluse	8,7 litres, réserve de 2,7 litres incluse	7 litres, réserve de 1,3 litres incluse	7 litres, réserve de 1,6 litres incluse
Coloris	Rouge Extrême	Rouge Extrême	Noir	Rouge Extrême	Rouge Extrême
					

	CRF100F	CRF80F	CRF70F	CRF50F
Moteur	Monocylindre 4-temps refroidissement par air	Monocylindre 4-temps refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air
Cylindrée	99 cm ³	80 cm ³	72 cm ³	49 cm ³
Alésage et course	53 mm x 45 mm	47,5 mm x 45 mm	47 mm x 41,4 mm	39 mm x 41,4 mm
Rap. volumétrique	9,4:1	9,7:1	9:1	10:1
Distribution	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes
Alimentation	Un carburateur de 20 mm à piston	Un carburateur de 18 mm à piston	Un carburateur de 13 mm à piston	Un carburateur de 13 mm à piston
Transmission	À 5 rapports avec embrayage manuel	À 5 rapports avec embrayage manuel	À 3-rapports avec embrayage auto.	À 3-rapports avec embrayage auto.
Entraînement final	Chaîne # 428; 14/50 dents	Chaîne # 420; 14/46 dents	Chaîne # 420; 15/36 dents	Chaîne # 420; 14/37 dents
Suspension avant	Fourche Showa de 27 mm à axe déporté; débattement de 132 mm (5,2 po)	Fourche Showa de 27 mm à axe déporté; débattement de 123 mm (5 po)	Fourche télescopique de 27 mm; débattement de 90 mm (3,5 po)	Fourche télescopique inversée; débattement de 87 mm (3,4 po)
Suspension arrière	Pro-Link avec monoamortisseur Showa; débattement de 148 mm (5,8 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa; débattement de 110 mm (4,3 po)	Monoamortisseur; débattement de 88 mm (3,5 po)	Monoamortisseur; débattement de 71 mm (2,8 po)
Pneus	Avant, 70/100 – 19; Arrière, 90/100 – 16	Avant, 2,50 – 16; Arrière, 3,60 – 14	Avant, 2,50 – 14; Arrière, 3,00 – 12	Avant, 2,50 – 10; Arrière, 2,50 – 10
Freins	Avant, tambour; Arrière, tambour	Avant, tambour; Arrière, tambour	Avant, tambour; Arrière, tambour	Avant, tambour; Arrière, tambour
Garde au sol	252 mm (9,9 po)	218 mm (8,6 po)	178 mm (7 po)	146 mm (5,8 po)
Hauteur de selle	785 mm (30,9 po)	734 mm (28,9 po)	655 mm (25,8 po)	548 mm (21,6 po)
Empattement	1 250 mm (49,2 po)	1 209 mm (47,6 po)	1 063 mm (41,9 po)	911 mm (35,9 po)
Poids à vide	77 kg (170 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	75 kg (165 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	64 kg (141 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	50 kg (110 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	5 litres, réserve de 0,7 litre incluse	5 litres, réserve de 0,7 litre incluse	5 litres, réserve de 0,7 litre incluse	2,6 litres, réserve de 0,7 litre incluse
Coloris	Rouge Extrême	Rouge Extrême	Rouge Extrême	Rouge Extrême
				

CRF230L



	CRF450R	CRF250R	CRF150R	CRF450X	CRF250X
Moteur	Monocylindre 4 temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4 temps, refroidissement liquide	Monocylindre 4-temps refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement par liquide	Monocylindre 4-temps, refroidissement par liquide
Cylindrée	449 cm ³	249 cm ³	149 cm ³	449 cm ³	249 cm ³
Alésage et course	96 mm x 62,1 mm	76,8 x 53,8 mm	66 mm x 43,7 mm	96 mm x 62,1 mm	78 mm x 52,2 mm
Rap. volumétrique	12:1	13,2:1	11,7:1	12:1	12,9:1
Distribution	Unicam, 4-soupapes	Unicam, 4-soupapes	Unicam, 4-soupapes	Unicam, 4-soupapes	Unicam, 4-soupapes
Alimentation	Injection électronique PGM-FI, corps de 46 mm	Injection électronique PGM-FI, corps de 50 mm	Carburateur Keihin 32 mm à boisseau plat et capteur de position TPS	Carburateur Keihin 40 mm à boisseau plat et capteur de position TPS	Carburateur Keihin 37 mm à boisseau plat et capteur de position TPS
Transmission	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports rapprochés	À 5 rapports éloignés	À 5 rapports éloignés
Entraînement final	Chaîne # 520; 13/48 dents	Chaîne # 520; 13/49 dents	À chaîne # 420, 15/50 dents	Chaîne # 520 scellée T-ring; 13/51 dents	Chaîne # 520 scellée T-ring; 14/53 dents
Suspension avant	Fourche inversée Kayaba de 48 mm, air-huile séparés (AOS), réglable en détente 16 positions et en compression 18 positions; débattement de 310 mm (12,2 po)	Fourche inversée Showa de 48 mm à cartouche, réglable en détente sur 16 positions et en compression sur 16 positions; débattement de 310 mm (12,2 po)	Fourche inversée à cartouche Showa de 37 mm entièrement réglable; débattement de 275 mm (10,8 po)	Fourche inversée Showa de 47 mm à cartouche, réglable en compression sur 16 positions et détente sur 16 positions; débattement de 315 mm (12,4 po)	Fourche inversée Showa de 47 mm à cartouche, réglable en compression sur 16 positions et en détente sur 16 positions; débattement de 315 mm (12,4 po)
Suspension arrière	Pro-Link et monoamortisseur Kayaba, réglable en précontrainte et en détente à 20 positions, et séparément en compression lente (18 positions) et rapide (1,5 tours); débattement de 318 mm (12,5 po)	Pro-Link et monoamortisseur Showa, réglable en précontrainte et en détente sur 17 positions, et séparément en compression lente (13 positions) et rapide (3,5 tours); débattement de 318 mm (12,5 po)	Pro-Link avec monoamortisseur Showa entièrement réglable; débattement de 272 mm (10,7 po)	Pro-Link et monoamortisseur Showa, réglages de précontrainte et de l'amortissement, en détente sur 17 positions, et séparément en compression lente (13 positions) et rapide (3,5 tours); débattement de 313 mm (12,3 po)	Pro-Link et monoamortisseur Showa, réglages de la précontrainte et de l'amortissement, en détente sur 17 positions, et séparément en compression lente (13 positions) et rapide (3,5 tours); débattement 313 mm (12,3 po)
Pneus	Avant, 80/100 – 21; Arrière, 120/80 – 19	Avant, 80/100 – 21; Arrière, 100/90 – 19	Avant, 70/100 – 17; Arrière 90/100 – 14	Avant, 80/100 – 21; Arrière, 110/100 – 18	Avant, 80/100 – 21; Arrière, 100/100 – 18
Freins	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 240 mm	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 240 mm	Avant, disque de 220 mm étrier 1-piston; Arrière, disque de 190 mm	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 240 mm	Avant, disque de 240 mm, étrier 2-pistons; Arrière, disque de 240 mm
Garde au sol	332 mm (13,1 po)	325 mm (12,8 po)	301 mm	346 mm (13,6 po)	346 mm (13,6 po)
Hauteur de selle	954 mm (37,6 po)	955 mm (37,6 po)	832 mm	963 mm (37,9 po)	958 mm (37,7 po)
Empattement	1 491 mm (58,7 po)	1 488 mm (58,8 po)	1 260 mm	1 480 mm (58,3 po)	1 480 mm (58,3 po)
Poids à vide	108 kg (238 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	102,5 kg (226 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	83 kg (183 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	122 kg (269 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	115 kg (253 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	5,7 litres	5,7 litres	4,3 litres	7,2 litres, réserve de 1,6 litres incluse	7,3 litres, réserve de 1,6 litres incluse
Coloris	Rouge extrême	Rouge extrême	Rouge Extrême	Rouge Extrême	Rouge Extrême
					

	TRX450R	TRX250X	TRX90X
Moteur	Monocylindre 4-temps refroidissement par liquide	Monocylindre à 4-temps refroidissement par air	Monocylindre à 4-temps, refroidissement par air
Cylindrée	449 cm ³	229 cm ³	86 cm ³
Alésage et course	96 mm x 62,1 mm	68,5 mm x 62,2 mm	47 mm x 49,5 mm
Rap. volumétrique	12:1	9,2:1	9,2:1
Distribution	Unicam SACT, 4-soupapes	ST, 2-soupapes	SACT, 2-soupapes
Alimentation	Carbureteur 40 mm à boisseau plat	Carbureteur de 20 mm	Carbureteur de 16 mm
Transmission	À 5 rapports avec embrayage manuel	À 5 rapports avec embrayage semi-manuel et marche arrière	À 4 rapports et embrayage auto.
Entraînement final	2RM; Chaîne scellée à joints toriques; 13/38 dents	2RM; arbre d'entraînement arrière direct	2RM; chaîne scellée à joints toriques
Suspension avant	Indépendante à doubles bras triangulés avec amortisseurs Showa entièrement réglables; débattement de 215 mm (8,5 po)	Indépendante à doubles bras triangulés; débattement de 150 mm (5,9 po)	Indépendante avec amortisseurs hydrauliques Showa; débattement de 65 mm (2,6 po)
Suspension arrière	Bras oscillant en aluminium coulé, monoamortisseur Showa entièrement réglable; débattement de 237 mm (9,3 po)	Bras oscillant avec monoamortisseur hydraulique; débattement de 145 mm (5,7 po)	Bras oscillant avec monoamortisseur hydraulique Showa; débattement de 65 mm (2,6 po)
Pneus	Avant, 21 x 7 – 10 radial; Arrière, 20 x 10 – 9 radial	Avant, 22 x 7 – 10; Arrière, 22 x 10 – 9	Avant, 20 x 7 – 8; Arrière, 19 x 8 – 8
Freins	Avant, deux disques hydrauliques de 174 mm; Arrière, disque hydraulique de 190 mm	Avant, deux disques hydrauliques de 174 mm; Arrière, tambour mécanique scellé	Avant, tambours mécaniques scellés; Arrière, tambour mécanique scellé
Longueur	1 862 mm (73,3 po)	1 739 mm (68,5 po)	1 489 mm (58,6 po)
Largeur	1 177 mm (46,3 po)	1 062 mm (41,8 po)	895 mm (35,2 po)
Garde au sol	111 mm (4,4 po)	146 mm (5,7 po)	100 mm (3,9 po)
Hauteur de selle	833 mm (32,8 po)	797 mm (31,4 po)	660 mm (26 po)
Empattement	1 275 mm (50,2 po)	1 124 mm (44,3 po)	983 mm (38,7 po)
Poids à vide	176 kg (388 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	171 kg (377 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	119 kg (262 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	10,3 litres, réserve de 2,9 litres incluse	9,5 litres, réserve de 2,6 litres incluse	6,3 litres, réserve de 1 litre incluse
Coloris	Rouge	Rouge Nitro	Rouge Nitro



TRX500FM
Foreman

	TRX680F Rincon	TRX500PG CTE Rubicon / SE	TRX500FM Foreman / SE	TRX420PG CTE / SE	TRX420FM / SE
Moteur	Monocylindre 4-temps, refroidissement par liquide, monté longitudinalement	Monocylindre 4-temps refroidissement par liquide, monté longitudinalement	Monocylindre 4-temps refroidi par air, monté longitudinalement	Monocylindre 4-temps, refroidissement par liquide, monté longitudinalement	Monocylindre 4-temps refroidissement par liquide, monté longitudinalement
Cylindrée	675 cm ³	499 cm ³	475 cm ³	420 cm ³	420 cm ³
Alésage et course	102 mm x 82,6 mm	92 mm x 75 mm	92 mm x 71,5 mm	86,5 mm x 71,5 mm	86,5 mm x 71,5 mm
Rap. volumétrique	9,2:1	9,2:1	8,3:1	9,9:1	9,8:1
Distribution	ST, 4-soupapes	ST, 4-soupapes	ST, 2-soupapes	ST, 2-soupapes	ST, 2-soupapes
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Carbureteur VC de 36 mm	Carbureteur VC de 36 mm	Injection électronique PGM-FI	Injection électronique PGM-FI
Transmission	Entièrement automatique de type automobile à contrôle électronique, 3 rapports, sélecteur ESP et marche arrière	Entièrement automatique, hydromécanique à contrôle électronique, sélection ESP et marche arrière	À 5 rapports, embrayage auto., marche arrière et premier rapport ultracourt	À 5 rapports complètement automatique avec sélection électrique ESP et marche arrière	À 5 rapports, embrayage auto., marche arrière et premier rapport ultracourt
Entraînement final	2RM/4RM; arbres av. et ar. directs, sélecteur électrique 2RM/4RM et différentiel av. à détection de couple	2RM/4RM; arbres av. et ar. directs, sélecteur électrique 2RM/4RM et différentiel av. à détection de couple	2RM/4RM; arbres av. et ar. directs, sélecteur électrique 2RM/4RM et différentiel av. à détection de couple	2RM/4RM; arbres av. et ar. directs, levier sélecteur 2RM/4RM et différentiel av. à détection de couple	2RM/4RM; arbres av. et ar. directs, levier sélecteur 2RM/4RM et différentiel av. à détection de couple
Suspension avant	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques; débattement de 175 mm (6,9 po)	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques réglables; débattement de 170 mm (6,7 po)	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques; débattement de 170 mm (6,7 po)	Indépendante à doubles bras triangulés avec amortisseurs hydrauliques; débattement de 160 mm (6,3 po)	Indépendante à doubles bras triangulés avec amortisseurs hydrauliques; débattement de 160 mm (6,3 po)
Suspension arrière	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques; débattement de 203 mm (8 po)	Bras oscillant avec deux amortisseurs hydrauliques réglables; débattement de 170 mm (6,7 po)	Bras oscillant avec deux amortisseurs hydrauliques; débattement de 168 mm (6,6 po)	Indépendante à doubles bras triangulés avec amortisseurs hydrauliques; débattement de 160 mm (6,3 po)	Bras oscillant avec monoamortisseur hydraulique réglable; débattement de 160 mm (6,3 po)
Pneus	Avant, 25 x 8 – 12; Arrière, 25 x 10 – 12	Avant, 25 x 8 – 12; Arrière, 25 x 10 – 12	Avant, 25 x 8 – 12; Arrière, 25 x 10 – 12	Avant, 24 x 8 – 12; Arrière, 24 x 10 – 11	Avant, 24 x 8 – 12; Arrière, 24 x 10 – 11
Freins	Avant, deux disques hydrauliques de 180 mm; Arrière, simple disque hydraulique	Avant, deux disques hydrauliques de 180 mm; Arrière, tambour mécanique scellé	Avant, deux disques hydrauliques de 180 mm; Arrière, tambour mécanique scellé	Avant, deux disques hydrauliques; Arrière, disque hydraulique	Avant, deux disques hydrauliques de 180 mm; Arrière, tambour mécanique scellé
Longueur	2 113 mm (83,2 po)	2 108 mm (83 po)	2 109 mm (83 po)	2 055 mm (80,9 po)	2 055 mm (80,9 po)
Largeur	1 189 mm (46,8 po)	1 188 mm (46,8 po)	1 188 mm (46,8 po)	1 172 mm (46,1 po)	1 172 mm (46,1 po)
Garde au sol	234 mm (9,2 po)	190 mm (7,5 po)	190 mm (7,5 po)	231 mm (9,1 po)	165 mm (6,5 po)
Hauteur de selle	875 mm (34,5 po)	861 mm (33,9 po)	860 mm (33,9 po)	822 mm (32,4 po)	822 mm (32,4 po)
Empattement	1 289 mm (50,8 po)	1 286 mm (50,6 po)	1 287 mm (50,7 po)	1 255 mm (49,4 po)	1 249 mm (49,2 po)
Poids à vide	294 kg (648 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant 16,3 litres, réserve de 4,3 litres incluse	294 kg (648 lb); SE 325 kg (717 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	281 kg (620 lb); SE : 312 kg (688 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	291 kg (642 lb); SE : 318 kg (701 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant	265 kg (584 lb); SE : 292 kg (644 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	16,3 litres, réserve de 4,3 litres incluse	15 litres, réserve de 2,5 litres incluse	15 litres, réserve de 2,5 litres incluse	13,3 litres, réserve de 2,6 litres incluse	13,3 litres, réserve de 2,6 litres incluse
Coloris	Rouge	Rouge, Camouflage (en option); SE: Rouge	Rouge	Rouge, Camouflage (en option); SE: Rouge	Rouge, Camouflage (en option); SE: Rouge



	Big Red *
Moteur	Monocylindre 4-temps, refroidissement par liquide
Cylindrée	675 cm ³
Alésage et course	102 mm x 82,6 mm
Rap. volumétrique	9,2:1
Distribution	ST, 4-soupapes
Alimentation	Injection électronique PGM-FI
Transmission	Type automobile, à convertisseur de couple hydraulique et trois rapports avant plus marche arrière
Entraînement final	2RM/4RM et 4RM avec différentiel bloquable aux quatre roues; arbres d'entraînement av. et ar. directs
Suspension avant	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques; débattement de 150 mm (5,9 po)
Suspension arrière	Indépendante à doubles bras triangulés et amortisseurs hydrauliques réglables; débattement de 180 mm (7,1 po)
Pneus	Avant, 25 x 10 – 12; Arrière, 25 x 10 – 12
Freins	Avant, deux disques hydrauliques de 200 mm; Arrière, deux disques hydrauliques de 200 mm
Longueur	2 913 mm (114,7 po)
Largeur	1 626 mm (64 po)
Garde au sol	262 mm (10,3 po)
Hauteur de selle	863 mm (34 po)
Empattement	1 922 mm (75,7 po)
Poids à vide	650 kg (1 433 lb) en ordre de marche – tous pleins faits incl. le carburant
Cap. du réservoir	30 litres, réserve de 5,7 litres incluse
Coloris	Vert, Rouge



* Offert chez les concessionnaires Centre Honda seulement ou les concessionnaires Honda Big Red autorisés



Conduire une motocyclette, un VTT ou un côte-à-côte peut comporter certains 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'influence de drogues ou d'alcool et ne conduisez pas de façon spectaculaire. Lisez votre manuel du propriétaire et inspectez votre véhicule avant de l'utiliser. Honda conseille vivement à tous les conducteurs de suivre un cours de formation ou cours de conduite. Conformez-vous toujours aux lois et règlements locaux, faites preuve de bon sens et respectez les droits des autres lorsque vous conduisez. Lorsque vous roulez hors route, demeurez toujours sur des sentiers connus, dans les limites approuvées. Assurez-vous d'obtenir une permission écrite avant de circuler sur un terrain privé. Gardez les lieux où vous roulez propres et ne modifiez jamais le système d'échappement ou le pare-étincelles de votre moto. N'oubliez pas que les CRF-R sont conçues exclusivement pour une utilisation hors route, sans passager, dans des événements de compétitions sur des circuits fermés. Les CRF-F et CRF-X sont conçues exclusivement pour une utilisation hors route, sans passager. Les parents doivent tenir compte de l'âge, de la taille et de la maturité de leurs enfants avant de leur permettre de conduire.

Assurez-vous de détenir un permis de conduire de la catégorie requise avant de circuler sur la voie publique et obtenez une permission écrite avant de circuler sur un terrain privé. N'utilisez jamais les rues comme piste de course.

Lorsque vous conduisez un VTT, ne circulez jamais sur les surfaces pavées ou les chemins publics. Ne transportez jamais de passager et ne conduisez pas de façon spectaculaire. Évitez les vitesses excessives et soyez particulièrement prudent en terrain difficile. Souvenez-vous que le TRX450R est recommandé pour des conducteurs très expérimentés de 16 ans et plus seulement. Le TRX90 est recommandé pour des conducteurs de 10 ans et plus seulement; les conducteurs de TRX90 de moins de 16 ans doivent être supervisés par un adulte. Tous les autres modèles VTT présentés sont recommandés pour des conducteurs de 16 ans et plus seulement. Les lois et règlements portant sur de plus jeunes conducteurs varient par province; consultez les autorités locales pour plus d'information.

Le « côte-à-côte » Big Red de Honda est recommandé pour des

conducteurs de 16 ans et plus, en utilisation hors route seulement.

Pour une performance et une sécurité optimales, veuillez lire votre manuel d'utilisation avant de vous servir de votre Produit Mécanique Honda. Portez toujours l'équipement de sécurité approprié lorsque vous utilisez votre produit mécanique.

Les caractéristiques, descriptions et illustrations apparaissant dans cette brochure sont fondées sur de l'information considérée exacte au moment d'aller sous presse. Bien que les descriptions, les caractéristiques techniques, les illustrations, les couleurs des modèles et les accessoires nous paraissent justes, leur précision ne peut être garantie. Sauf erreurs et omissions. Les caractéristiques sont susceptibles d'évoluer sans préavis. Les caractéristiques techniques contenues dans cette brochure s'appliquent uniquement aux modèles vendus et enregistrés au Canada par un concessionnaire autorisé. Certains modèles et/ou accessoires peuvent différer des illustrations. Certains ou tous les accessoires décrits ou illustrés dans cette brochure pourraient ne pas faire partie de l'équipement de série et être offerts à un coût additionnel seulement. Voyez votre concessionnaire Honda de Motocyclettes, VTT, Produits Mécaniques, ou votre Centre Honda pour plus de détails.

Voyez votre concessionnaire Honda de Motocyclettes, VTT, Produits Mécaniques, ou votre Centre Honda concernant les politiques de garantie de Honda.

MD/MC – Marques déposées ou de commerce de Honda Canada Inc, ou utilisées sous autorisation légale de Honda Motor Co. Ltd. ou de tiers. © Honda Canada Inc. 2010. Tous droits réservés.

Les photographies présentent des pilotes professionnels sur circuits fermés.



DÉMARREZ AVEC CONFIANCE TOUT EN
POSSÉDANT LA PUISSANCE
D'ARRÊTER ➤



VOTRE SÉCURITÉ OU LA PERFORMANCE
N'ADMETTENT AUCUN COMPROMIS.

➤ FAITES SEULEMENT CONFIANCE AUX PLAQUETTES
DE FREIN HONDA D'ORIGINE.



® Sources Mixtes

Groupe de produits issu de forêts
bien gérées, de sources contrôlées
et de bois ou fibres recyclés.
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-006015
© 1996 Forest Stewardship Council



Imprimé au Canada 1/11
75011A001F