



>>> 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 de 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 'pompez' 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 pré-réglés.

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^{ère}, 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 sandwiches 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 ...

	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™	RECREATION	HARD WORK
TRX680F Rincon	✓	✓		✓	✓				✓	→	←
TRX500PG Canadian Trail Edition Rubicon	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	→	←
TRX500FM Foreman			✓	✓						→	←
TRX420PG Canadian Trail Edition	✓	✓		✓*	✓	✓	✓	✓	✓	→	←
TRX420FM			✓	✓*	✓				✓	→	←

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 inconsiderément 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-oeil, leur adresse et leur équilibre sont-ils développés? Ou'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 Schaubroek, 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 GPSCape 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.

	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 cm³	1 261 cm³	680 cm³	1 312 cm³	1 312 cm³
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 cm³	1 312 cm³	745 cm³	745 cm³	745 cm³
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 cm ³	996 cm ³	998 cm ³	599 cm ³
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 cm ³	782 cm ³	999 cm ³	599 cm ³	998 cm ³
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	SACT 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 pingouin
					

	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.
Entrainement 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
Entrainement 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	Carburateur 40 mm à boisseau plat	Carburateur de 20 mm	Carburateur 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	8,8:1
Distribution	ST, 4-soupapes	ST, 4-soupapes	ST, 2-soupapes	ST, 2-soupapes	ST, 2-soupapes
Alimentation	Injection électronique PGM-FI	Carburateur VC de 36 mm	Carburateur 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	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.

