



HONDA *Come ride with us.*

CBR1100
SUPER BLACKBIRD



CBR1100X - 991 - F

Introduction

Apparue voici 2 ans en tant que porte-drapeau de la gamme des sportives de grosse cylindrée, la CBR1100XX s'est rapidement forgée une solide réputation de puissance, de maniabilité, de confort et surtout de performance, un ensemble largement dû à des qualités aérodynamiques exceptionnelles.

Outre son aérodynamique, la CBR1100XX fait preuve de caractéristiques mécaniques tout aussi uniques telles qu'un double balancier d'équilibrage des vibrations pour un fonctionnement moteur d'une régularité et d'une douceur inégalées jusqu'à présent, un système exclusif de freinage combiné et couplé garant d'un haut niveau de sécurité et enfin un double optique avant superposé qui a permis d'obtenir la surface frontale la plus réduite de la catégorie... Des points forts qui ont immédiate-

ment élevé la CBR1100XX au rang de nouveau standard en matière de grosses cylindrées sportives. L'équipe en charge de la nouvelle génération de Super Blackbird s'est attachée à accroître encore son potentiel et sa puissance, avec l'adoption d'un certain nombre de technologies nouvelles mais déjà éprouvées. Ainsi, grâce au montage d'une alimentation par injection électronique, à l'adoption d'un nouveau système d'admission d'air haute pression 'Direct Air Intake' et à d'autres améliorations

générales, la CBR1100XX concilie plus que jamais performances absolues avec contrôle et facilité de pilotage. Ce travail de fond a également permis la mise au point d'une Super Blackbird 'basses émissions' aux caractéristiques antipollution encore améliorées. Destinée tout d'abord aux sensibles marchés Allemands et Suisses, cette machine est un témoignage supplémentaire de la contribution que Honda souhaite apporter à la protection de l'environnement.



Concept de la ligne

Inchangées depuis leur apparition, les lignes de la CBR1100XX représentent une nouvelle approche des concepts d'efficacité aérodynamique et de performances. Plutôt que de privilégier la puissance pure, les dessinateurs de la Super Blackbird ont choisi la voie de la plus faible résistance à la pénétration dans l'air. Un objectif qui se traduira

par une forme avant révolutionnaire, rendue possible par le développement d'un phare à double optique superposée. Avec, au final, un coefficient de traînée inférieur à celui d'une 250 Supersport.

Mais le plus important est de constater que ces performances n'ont pas été atteintes au détriment

du confort du pilote ou de son passager qui restent parfaitement protégés des turbulences, y compris à haute vitesse.



Définition des Coloris

La nouvelle génération de Super Blackbird se décline en trois robes qui se distinguent par une sobriété remarquable, sans coupures ni graphismes à l'exception de ceux des logos, qui ne fait que renforcer le caractère absolu de cette moto unique. Ainsi, aux côtés d'un rouge luxueux, les amateurs peuvent disposer d'un noir plus 'musculaire' et enfin d'un nouveau coloris bleu absolument superbe.

Parmi les autres évolutions touchant au dessin, on remarque un nouveau traitement réflecteur apposé sur la partie basse de la bulle de la Super Blackbird qui change ainsi de couleur selon l'angle avec lequel elle est éclairée. Les carters moteur latéraux abandonnent également leur aspect noir satiné pour une finition or mat tandis que les supports des pistes de frein, auparavant fabriqués en acier inoxydable noir sont désormais réalisés en aluminium de couleur or.

Coloris

- Rouge
- Noir
- Bleu



CBR1100XX - 994 - F

Aérodynamisme

Bien que ses lignes restent extérieurement inchangées par rapport à celles définies en 1997, l'habillage de cette CBR1100XX de seconde génération dissimule en fait de profondes modifications qui se traduisent par une augmentation

significative des performances. Un premier témoignage de cette évolution peut être aperçu au travers des prises d'air avant qui participent dorénavant à cet accroissement de potentiel.



Nouveau système d'admission d'air direct

Alors que le volumineux boîtier de filtre à air (9,5 litres de capacité) continue d'être alimenté via les deux ouvertures situées de part et d'autre du carénage, les deux prises d'air frontales qui servaient auparavant à diriger l'air sur le radiateur d'huile sont désormais associées directement au boîtier par l'intermédiaire de nouvelles conduites spécifiques qui génèrent une augmentation significative de la pression d'admission à haute vitesse. La seule différence externe se traduit par la disparition des grilles qui garnissaient l'entrée des prises

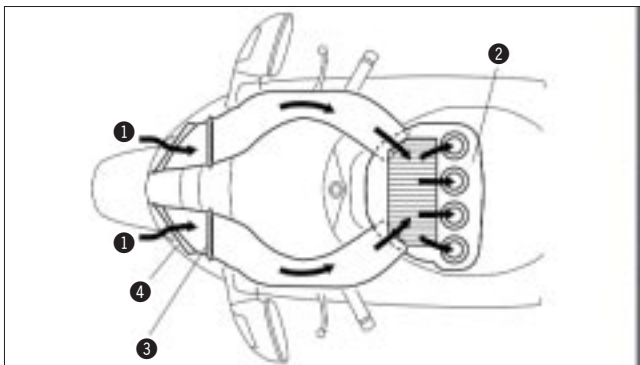
d'air frontales du modèle précédent et leur remplacement par de véritables ouïes disposées plus profond dans les conduites, avec fonction d'empêcher la pénétration d'insectes et autres objets dans le système d'admission tout en garantissant le meilleur écoulement possible. Bien que la forme idéale de ce nouveau système d'admission d'air direct aurait dû être, en toute logique, celle d'une ligne droite, la réalité est volontairement différente. Avec un conduit d'admission rectiligne, il apparaît en effet clairement que le volume

d'air contenu dans un tel conduit est immédiatement et totalement aspiré par le moteur en cas d'ouverture brutale des gaz à bas régime : on doit alors attendre que la vitesse augmente suffisamment pour rétablir une pression d'air qui soit conforme aux exigences du moteur. C'est pourquoi les conduits d'admission d'air forcés de la Super Blackbird ont été dessinés de façon à aménager des poches d'air indispensables pour alimenter correctement le moteur lors des phases d'accélération, quelle que soit la vitesse.

DAIS: Système d'admission d'air direct (vue de dessus)

- ① Flux d'air
- ② Boîtier de filtre à air
- ③ Grille
- ④ Prise d'air

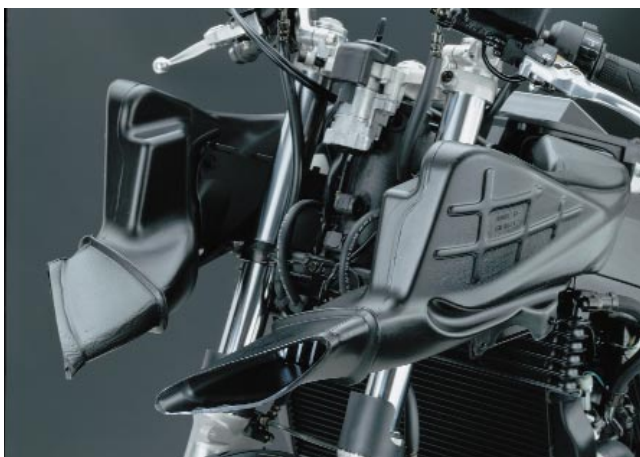
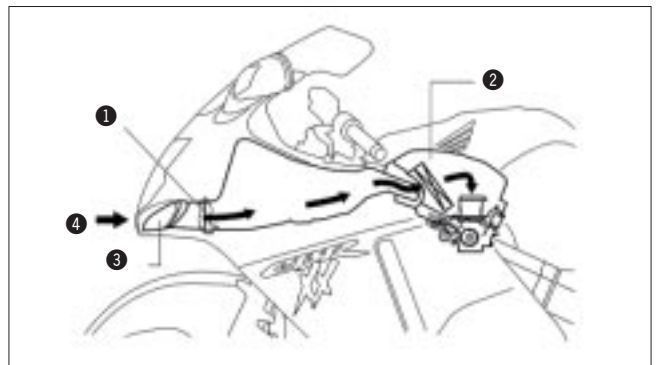
DAIS: Système d'admission d'air direct (vue de dessus)



DAIS: Système d'admission d'air direct (vue de côté)

- ① Grille
- ② Boîtier de filtre à air
- ③ Prise d'air
- ④ Flux d'air

DAIS: Système d'admission d'air direct (vue de côté)

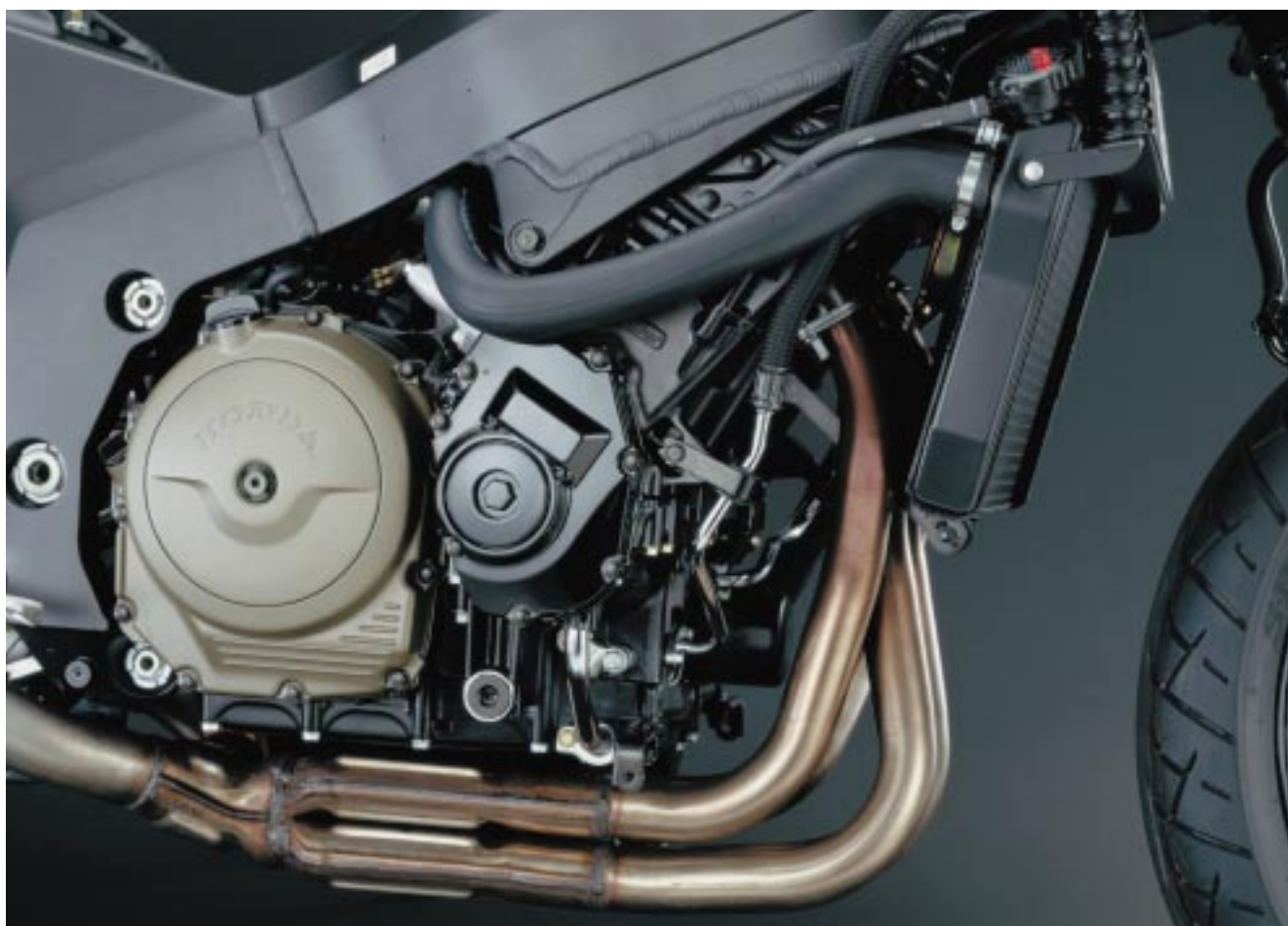


Moteur**Une motorisation compacte,
légère et puissante**

Le quatre cylindres en ligne double arbre seize soupapes et refroidissement liquide de la Super Blackbird conserve évidemment la configuration compacte et ultra-moderne de ses débuts. On retrouve notamment le fameux ensemble monobloc carter supérieur/cylindres avec entraînement de distribution latéral qui

permet d'obtenir une étroitesse remarquable, le système novateur de double balancier d'équilibrage des vibrations qui rend ce moteur si agréable à l'usage et permet surtout son montage 'rigide' dans le cadre et enfin le système d'allumage digital cartographique tridimensionnel de haute précision, garant de reprises optimales sur toute la plage de régime. Dans sa version 1999,

la motorisation de la Super Blackbird adopte un certain nombre de nouvelles technologies qui visent non seulement à rendre la moto encore plus efficace et performante, mais aussi à assurer aux utilisateurs un confort d'utilisation toujours supérieur avec un impact minimal sur l'environnement.



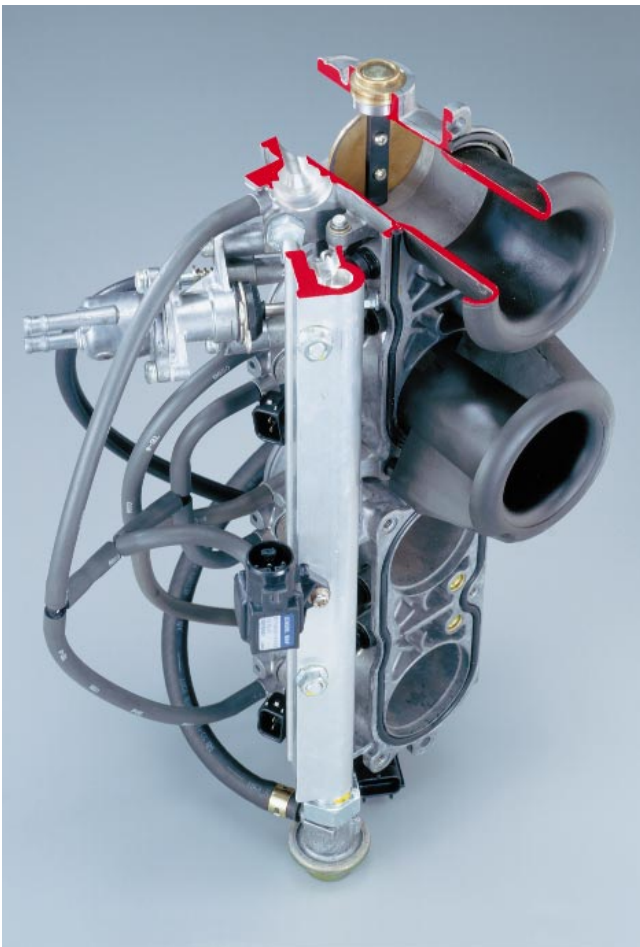
CBR1100XX - 997 - F

Nouveau système d'alimentation par injection électronique

Tout comme la VFR présentée l'an passé, la CBR1100XX 'nouvelle génération' est désormais équipée d'une alimentation par injection électronique développée sur la base de celle de la RC45 Championne du Monde Superbike 1997. Conçu autour d'une centrale électronique unique qui regroupe l'unité de gestion de l'injection (ECU) et celle de l'allumage digital cartographique tridimensionnel, ce tout nouveau système assure une distribution ultra-précise du carburant dans toutes les conditions, ainsi qu'un

gain en consommation évalué à 8 % ! En outre, associé à d'autres composants, ce système rend possible l'obtention d'un taux de rejet de gaz parmi les plus faibles jamais obtenus par une moto de grosse cylindrée. En adéquation avec le nouveau système d'admission d'air direct, l'injection du carburant est assurée, via des papillons de \varnothing 42 mm, par une pompe immergée dans un réservoir de 24 litres de contenance. Avant d'être injecté, ce carburant est réchauffé par une dérivation du circuit de refroidissement afin de garantir une atomisation parfaite et un mélange

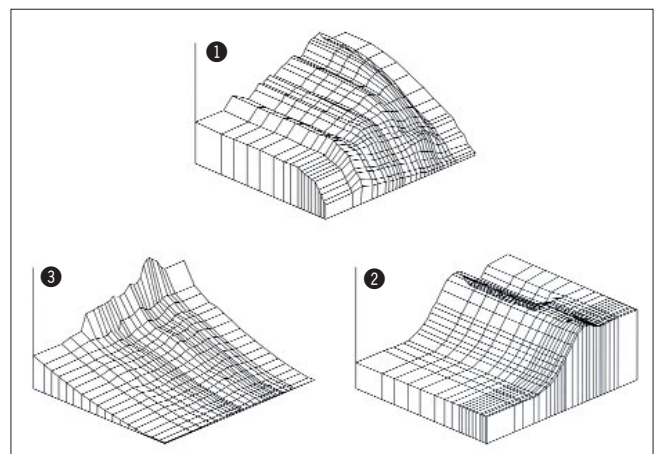
carburant/comburant optimal, quelles que soient les conditions météorologiques. Pour compléter cet ensemble, même les corps d'injecteurs ont été dessinés afin de favoriser les performances. Ainsi, les pipes d'admission des cylindres 2 et 3 sont plus longues de 10 mm que celles des cylindres 1 et 4, une différence qui aide à adoucir la séquence d'admission pour chaque cylindre. Pour la même raison, le diamètre interne de ces pipes se réduit progressivement de 1 mm à la base afin d'optimiser l'effet venturi et accélérer le flux d'air vers les cylindres.



Cartographie du système d'alimentation par injection PGM-FI

- ① Cartographie d'ouverture des gaz
- ② Cartographie d'allumage
- ③ Cartographie de pression d'admission

Cartographie du système d'alimentation par injection PGM-FI



CBR1100XX - 998 - F

Moteur

Nouveau starter automatique

Un rapide coup d'œil sur le comodo droit permet de se rendre compte de l'absence de toute commande de starter. En partie consécutive à l'adoption de l'alimentation par injection électronique qui s'adapte à toutes les conditions, cette disparition est surtout due au montage d'un nouveau starter automatique qui autorise le passage d'une quantité d'air supplémentaire lors des phases de démarrage et de chauffage, lorsque la température du liquide de refroidissement est encore inférieure à 40°. Sous cette limite, la viscosité du liquide devient en effet plus importante, les frottements augmentent tandis que le carburant tend à se condenser sur les parois des pipes d'admission. Ces facteurs se combinent pour générer une inertie trop importante pour être

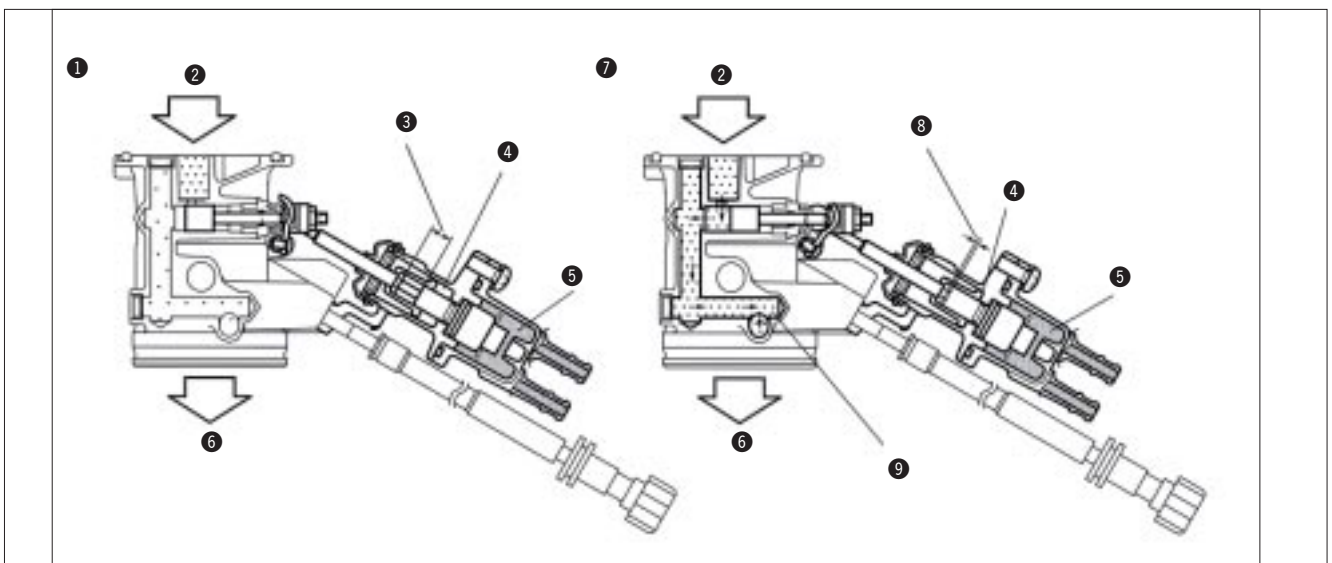
contrebalancée par le seul système d'injection, au point de rendre le démarrage difficile et les phases de montées en température irrégulières. Ce nouveau starter automatique est composé d'un piston logé dans chaque corps de papillon, qui ouvre et ferme une admission d'air auxiliaire. Lorsqu'ils sont ouverts, ces passages permettent un apport supplémentaire d'air vers les chambres de combustion, favorisant cette dernière et augmentant temporairement le régime de ralenti. Sur la VFR, ces pistons sont actionnés manuellement par l'intermédiaire d'une commande au guidon qui s'apparente à celle d'un starter sur une moto conventionnelle. La Super Blackbird se distingue par un système de commande automatique en fonction de la température du moteur : lorsque

le moteur est froid, cette commande maintient les pistons ouverts de manière à optimiser le flux d'air vers les cylindres. Au fur et à mesure que le moteur chauffe et que l'apport d'air supplémentaire ne se justifie plus, la montée en température du liquide de refroidissement dans lequel baigne la commande fait fondre et se détendre une capsule de cire qui entraîne la fermeture progressive du passage d'air. A ce point, la quantité d'air qui passe par les conduits d'admission est suffisante pour assurer un régime de ralenti correct, sans recours au starter. Grâce à ce nouveau système, les démarrages s'avèrent largement simplifiés, les phases de montées en température raccourcies et le fonctionnement moteur sensiblement amélioré, quelles que soient les conditions météorologiques.

Système de starter automatique

- ① Température de liquide de refroidissement supérieure à 40°
- ② Flux d'air
- ③ Ouverture maximale
- ④ Cire
- ⑤ Liquide de refroidissement
- ⑥ Conduit d'admission
- ⑦ Température de liquide de refroidissement inférieure à 40°
- ⑧ Ouverture minimale
- ⑨ Mélange air/essence

Système de starter automatique



CBR1100XX - 999 - F

Moteur

Nouveau détecteur de cliquetis

Que l'on utilise un système mécanique ou électronique, l'avance à l'allumage maximale pour chaque plage de régime est généralement fixée à un degré largement inférieur à celui qui garantirait une combustion optimale, en particulier à hauts régimes. La raison de ce calage 'contre nature' est d'éviter le fameux phénomène de cliquetis qui peut apparaître si l'avance devient trop importante... Efficace pour prévenir les problèmes mais assurément moins performant pour obtenir un rendement maximal du moteur ! Le nouveau système d'allumage digital de la Super Blackbird

dispose dorénavant d'un détecteur de cliquetis qui détermine automatiquement et précisément l'avance à l'allumage optimale, quel que soit le régime moteur, tout en minimisant les risques de détonations ou de cliquetis. Placé à l'arrière du bloc cylindre, ce détecteur perçoit les plus infimes amorces de cliquetis, transmet ses informations à l'unité de contrôle électronique qui retarde immédiatement l'avance par tranches de 2', jusqu'à la disparition du phénomène. Ensuite, l'avance est de nouveau augmentée par tranches plus étroites de 0,35' jusqu'à parvenir au calage optimal. L'adoption de ce

système permet d'augmenter très sensiblement les performances du moteur, ses reprises et sa souplesse, tout particulièrement entre 3 000 et 6 000 tr/min. A ce stade, il convient de préciser que si ce système est effectivement prévu pour limiter les phénomènes de cliquetis en conditions normales d'utilisation, il n'est en aucun cas prévu pour compenser l'utilisation d'un carburant à faible indice d'octane ou protéger le moteur de conditions d'utilisation anormales qui pourraient entraîner l'apparition de cliquetis.

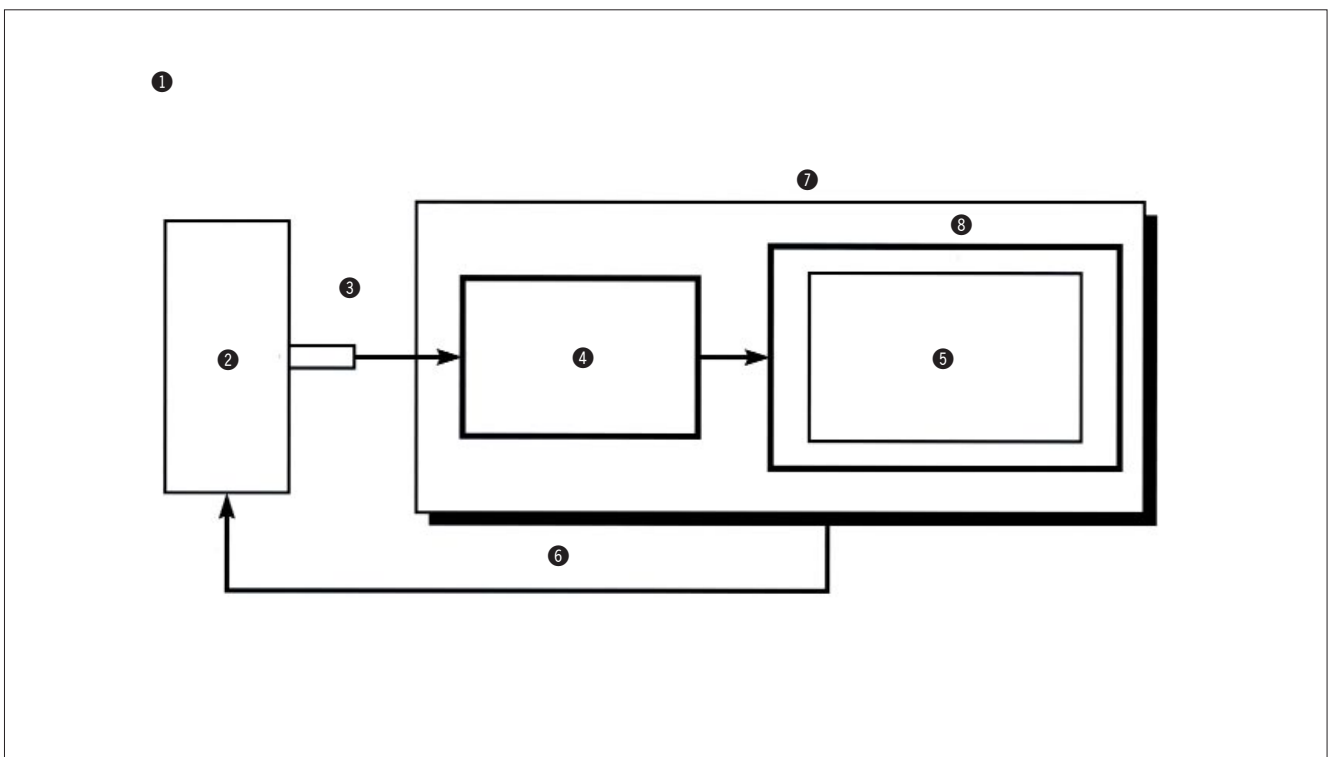
Système anti cliquetis

- ① Paramètres moteur (régime, ouverture des gaz)
- ② Moteur

- ③ Détecteur de cliquetis
- ④ Centrale anti cliquetis
- ⑤ Centrale d'allumage

- ⑥ Signal d'allumage
- ⑦ Centrale électronique
- ⑧ Microprocesseur

Système anti cliquetis



CBR1100XX - 9910 - F

Moteur**Nouvel échappement en acier inoxydable**

Le nouvel ensemble d'échappement qui équipe la CBR1100XX dans sa version 1999 dispose de tubes plus fins qui permettent un gain de poids d'environ 300 gr par rapport aux composants qu'il remplace. Les cloisons intérieures des silencieux en inox (d'une capacité de 6,4 litres) ont

également été modifiées, permettant un gain de poids de 640 grammes au total. Afin d'augmenter la puissance du moteur à bas et moyens régimes et permettre de meilleures reprises, l'agencement des collecteurs d'échappement a été modifié, passant d'un appairage à 180° entre les cylindres 1 & 2 et 3 & 4 sur l'ancien modèle

à un appairage à 360° entre les cylindres 1 & 4 et 2 & 3. Bien que cette nouvelle disposition tende à réduire la puissance absolue du moteur, la Super Blackbird fait plus que compenser cette perte grâce à son nouveau système d'admission d'air direct.



Moteur

Système d'échappement catalysé évolutif Honda (HECS3)

Prouvant une fois de plus son souci de protection de l'environnement et sa volonté de participer à la limitation de la pollution par les deux roues à moteur, Honda a décidé de doter les CBR1100XX Allemandes et Suisses du fameux système anti-pollution HECS3. Constatées pour la première fois sur la dernière évolution de la VFR, les remarquables

performances du HECS3 ont pu être reconduites sur la Super Blackbird grâce à l'adoption de l'alimentation par injection électronique, du désormais classique système d'injection d'air Honda, d'un capteur d'oxygène mesurant la composition des gaz d'échappement et de deux petits catalyseurs placés dans les tubes d'échappement. Tout comme dans le cas de la VFR, cet ensemble permet à la Super Blackbird de

satisfaire très largement aux actuelles normes antipollution EURO-1 et même aux futures normes EURO-2 prévues pour prendre effet en 2001. La consommation en carburant bénéficie également de l'adoption de cette nouvelle technologie puisque l'on constate une différence d'environ 15 % en faveur de la CBR1100XX 1999.



CBR1100XX - 9912 - F

Moteur

Système d'injection d'air

Adopté par un nombre croissant de modèles de la gamme Honda, le désormais classique système d'injection d'air visant à réduire les émissions polluantes équipe toutes les CBR1100XX millésime 1999. D'une grande simplicité, ce système dirige un flux d'air frais — en provenance d'un boîtier situé sur le cache culbuteurs — jusque dans le conduit d'échappement de chaque cylindre, juste après les soupapes. Cet apport d'oxygène supplémentaire aux gaz d'échappement permet une combustion plus complète et réduit d'autant l'émission d'hydrocarbures imbrûlés (HC) ou de monoxyde de carbone (CO). Ainsi équipée, la CBR1100XX satisfait largement aux normes anti-pollution européennes EURO-1.

Sonde Lambda

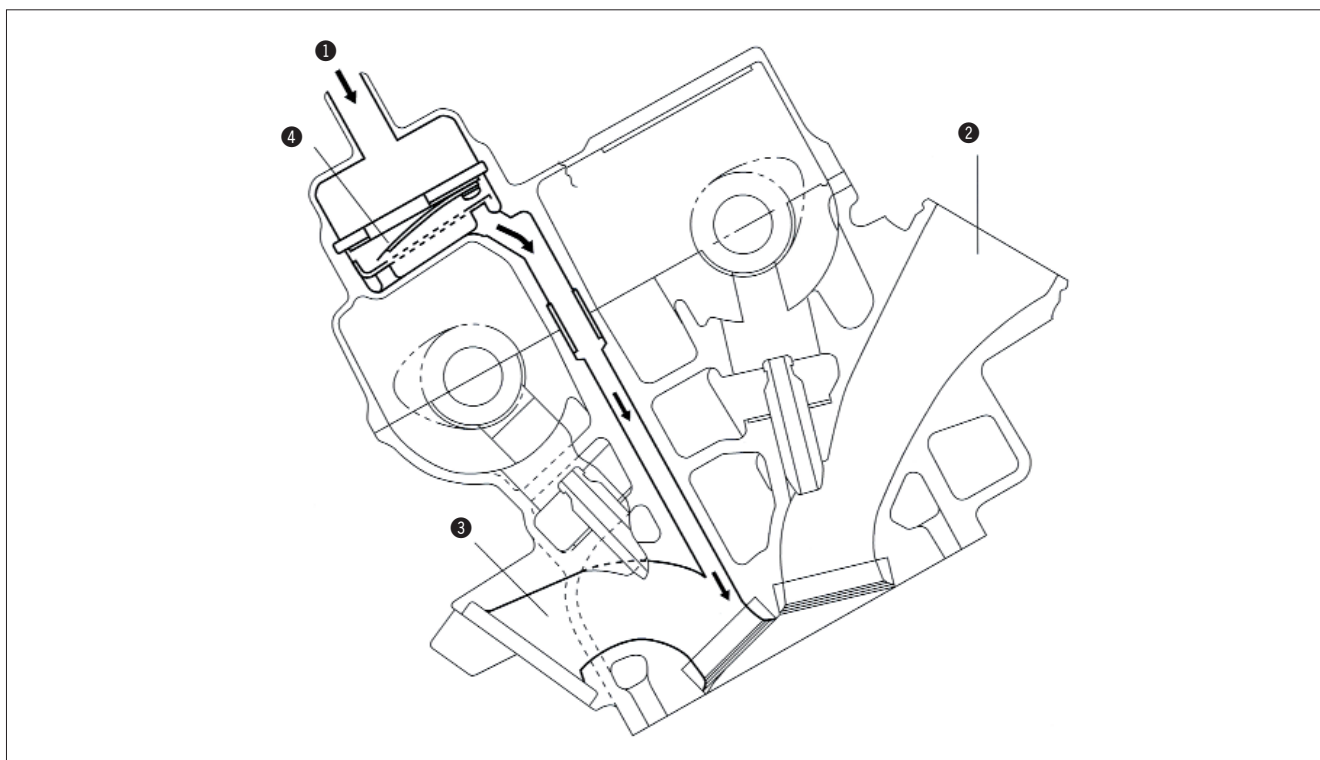
Comme le système adopté sur certaines versions de la VFR, la centrale électronique qui gère l'allumage et l'injection de la nouvelle CBR1100XX prend en compte de nombreux paramètres de façon à optimiser l'alimentation. Sur la version 'basses émissions', la centrale reçoit également les signaux en provenance d'une sonde Lambda placée dans la ligne d'échappement, avant la séparation entre les 2 silencieux. Cette sonde mesure en permanence la fluctuation du taux d'oxygène dans les gaz d'échappement, permettant à la centrale de déterminer instantanément l'efficacité de la combustion et de corriger le titre du mélange injecté afin de le maintenir dans une fourchette préétablie, au plus près du

titre idéal (ratio optimal entre carburant et comburant : 1 volume de carburant pour 14,7 volumes d'air). Ce ratio de 14,7 à 1 est garant d'un équilibre précis entre les rejets d'hydrocarbures HC et de monoxyde de carbone CO d'une part et ceux de monoxyde d'azote NO_x d'autre part. S'il augmente, les émissions de HC et de CO vont chuter alors que celles de NO_x vont augmenter. A l'inverse, s'il descend sous les valeurs déterminées, la concentration de NO_x va diminuer et celle des autres composés augmenter rapidement. C'est pourquoi un équilibre précis entre ces trois composés doit être maintenu en permanence afin de garantir une quantité de rejet minimale et une efficacité optimale des cartouches catalyseur.

Système d'injection d'air

- ① Flux d'air
- ② Conduit d'admission
- ③ Conduit d'échappement
- ④ Clapet

Système d'injection d'air



CBR1100XX - 9913 - F

Moteur

Double catalyseur 3 voies

Les derniers composants du système 'basses émissions' sont les deux catalyseurs installés dans la ligne d'échappement, immédiatement avant chaque silencieux. Particulièrement compactes, ces cartouches catalyseurs participent aux performances du HECS3 en réduisant chimiquement les émissions de CO, HC et NO_x.

Nouvel amortisseur de transmission

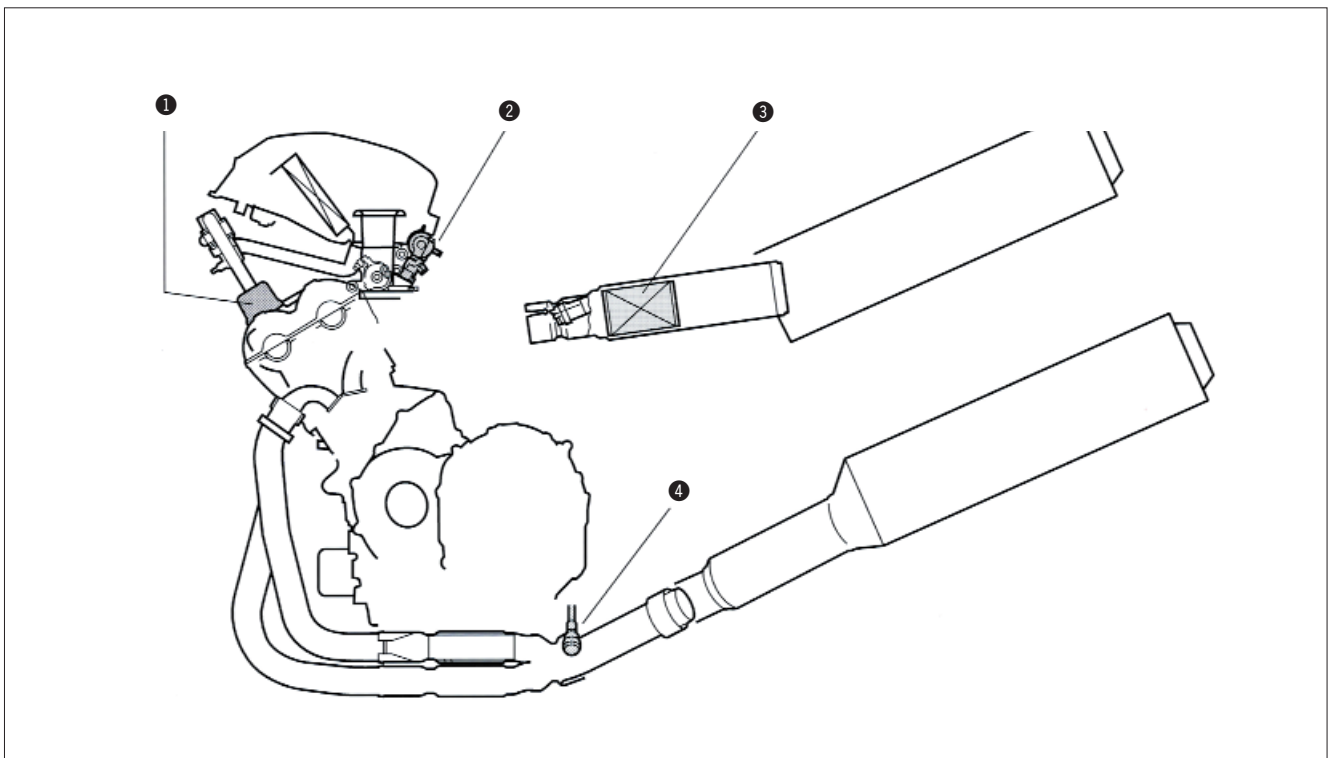
Dans le but de diminuer le claquement qui se produit souvent lors du passage en première à partir du point mort, en particulier à froid, les motoristes ont développé un système d'amortissement simple mais efficace. Installé sur l'arbre de transmission primaire, cet amortisseur caoutchouc agissant par frottement réduit la vitesse de rotation

de cet arbre lorsque l'embrayage est actionné, de manière à limiter le différentiel de vitesse de rotation avec l'arbre secondaire, alors immobile. Il en résulte une réduction du choc occasionné par l'engrènement entre les deux pignons et, par conséquent, du bruit inhérent.

Système "basses émissions"

- ① *Système d'injection d'air*
- ② *Injecteur*
- ③ *Catalyseur*
- ④ *Sonde Lambda*

Système "basses émissions"



CBR1100XX - 9914 - F

Moteur**Nouvel embrayage adouci**

Bien que l'embrayage hydraulique qui équipe la Super Blackbird n'ait jamais été sujet à critiques, des efforts ont été faits afin de le rendre encore plus agréable à l'usage. Cet objectif a été atteint en changeant le rapport de démultiplication de l'embrayage et en modifiant le maître-cylindre.

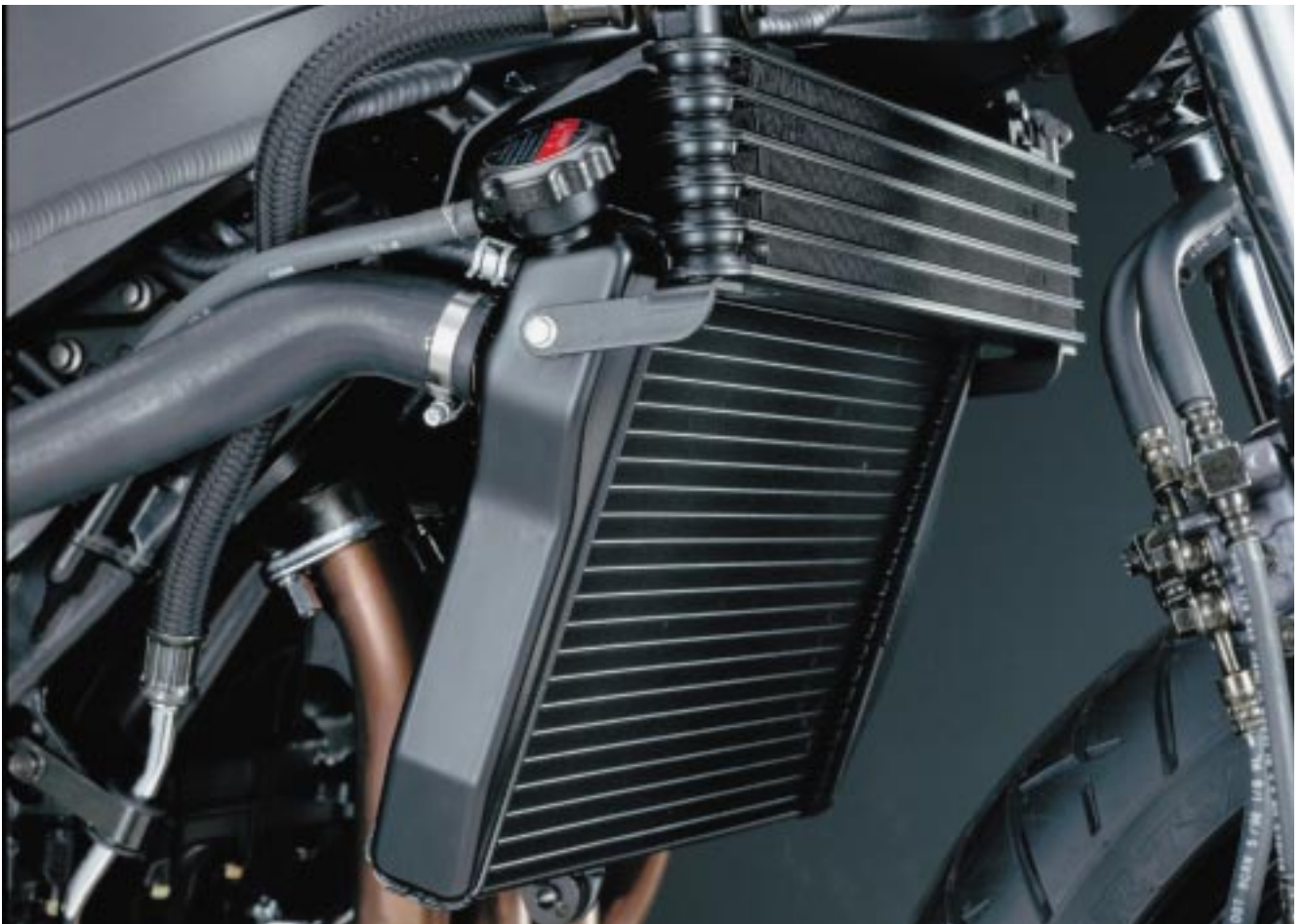
Ainsi, la pression nécessaire au niveau du levier est inférieure de 15 % au modèle précédent. L'utilisation d'un nouveau matériau pour les disques garnis et de ressorts de pression plus durs a parallèlement permis la réduction

du nombre de disques de 9 à 7 (le diamètre est inchangé), sans altération des performances de transmission.

Capacité de refroidissement optimisée

La capacité de refroidissement du moteur a été améliorée grâce au montage d'un nouveau radiateur en aluminium de volume plus important. Positionné plus bas dans le carénage afin de libérer de l'espace pour le nouveau système d'admission d'air direct, ce nouveau radiateur voit son épaisseur réduite (de 32 à 24 mm) mais sa surface d'échange

augmenter. Un nouveau type de ventilateur est également adopté qui accroît l'effet et la puissance d'aspiration à travers les ailettes du radiateur. Enfin, et toujours pour laisser place au système d'admission d'air direct, le radiateur d'huile a été déplacé de l'avant de la colonne de direction vers le dessus du radiateur principal, tout en voyant sa capacité — et son efficacité — sensiblement accrues par une augmentation de sa largeur.



Partie-cycle**Cadre double longeron aluminium**

Offrant tout à la fois rigidité et légèreté, le cadre est construit autour de deux longerons en aluminium extrudé associés à une colonne de direction et à des platines arrières réalisées en fonderie d'aluminium. Cette construction incorpore le moteur comme un élément rigidificateur à part entière (montage rigide) afin de garantir une rigidité

structurelle exceptionnelle.

La seule modification apportée au cadre porte sur la colonne de direction dont la forme a été très légèrement modifiée dans sa partie inférieure, derrière l'axe, afin de faire disparaître un phénomène de résonance et d'amplification des bruits qui apparaissait auparavant dans certaines conditions.



Partie-cycle**Fourche à cartouche améliorée**

Toujours équipée du système HMAS (Système Multi-Action Honda), la fourche à cartouche de \varnothing 43 mm qui équipe la CBR1100XX a été modifiée par le remplacement des corps de cartouche précédemment en acier par des modèles en aluminium, ce qui permet un léger

gain de poids. Parallèlement, les réglages en compression ont été revus afin d'améliorer le fonctionnement. Enfin, les tubes plongeurs sont toujours protégés des projections diverses par des déflecteurs en résine moulée, fixés au sommet des fourreaux.



Partie-Cycle**Système de freinage Dual CBS revu**

Le système Dual-CBS 'Evolution' reste globalement inchangé.

Spécifique aux produits phare de la gamme Honda, il comprend toujours un jeu de trois étriers à trois pistons, fonctionnant via deux circuits hydrauliques indépendants et un petit servomécanisme qui permet d'appliquer une pression déterminée au frein arrière lorsque les freins avant sont sollicités.

Ce principe assure une répartition optimale de l'effort de freinage sur les deux roues, que le levier de frein avant ou la pédale de frein arrière soient actionnés ensemble ou séparément. En outre, un clapet de temporisation permet de limiter les phénomènes de plongée de l'avant lorsque l'on effectue de petites corrections de vitesse, une caractéristique appréciable sur sols glissants.



Partie-cycle

Afin d'améliorer encore le fonctionnement du système en pilotage 'sportif', la vanne de contrôle proportionnel (PCV) a reçu cette année de nouveaux réglages : l'impression de puissance de freinage sur l'avant se trouve accrue, en particulier lorsque l'on agit sur la commande arrière. Les autres changements portent sur l'augmentation du diamètre

des roulements de roue avant et sur l'adoption de support de piste de freinage similaires à ceux qui sont utilisés sur la CBR900RR. Fabriqués en aluminium, ces supports comptent 7 rivets de fixations contre 6 pour les modèles traditionnels en acier inoxydable. Le disque arrière reste un élément conventionnel fixe de \varnothing 256 mm.



Composants électriques

Nouvelle sécurité antivol au démarrage

Conscient des problèmes liés aux vols croissants des motos, Honda a consenti à d'importants efforts afin d'aider les motards à protéger leur investissement, notamment en dégagant des espaces spécifiques pour le transport d'un antivol ou en créant des 'points d'ancrage' fiables sur les motos et les scooters. Une seconde étape est atteinte aujourd'hui avec l'adoption, par certains des modèles les plus populaires de la gamme Honda — et par conséquent par la CBR1100XX —, d'un tout nouveau système antivol

au démarrage qui empêche le moteur d'être mis en route si l'on ne dispose pas de l'une des deux clefs d'origine. Ce nouveau système est constitué d'une puce électronique codée implantée dans chaque clef de contact et d'une antenne placée sur le dessus du contacteur, qui détecte immédiatement la présence de la clef codée. Le code ainsi capté est transmis à la centrale électronique qui le compare avec les deux seuls codes autorisés pour la moto. Si le code est correct, une diode électroluminescente placée sur la partie inférieure droite du compteur de vitesse s'allume et le

moteur peut être démarré. Dans le cas contraire, et même si la clef est strictement identique à tous points de vue, l'allumage reste condamné. Compte tenu du fait que le moteur lui est étroitement associé, ce système ne peut-être mis en défaut, ni en court-circuitant l'allumage, ni en échangeant le contacteur qui a par ailleurs été renforcé afin de résister aux tentatives d'effractions.

CBR1100XX - 9920 - F



Composants électriques**Nouveau feu arrière**

La Super Blackbird est désormais équipée d'un nouveau feu arrière dont le dessin s'apparente à celui du bloc optique avant, avec un réflecteur multi-facettes 'à formes libres' plus brillant et comportant deux ampoules superposées.



Equipement

Pneumatiques à carcasse radiale

La technologie des pneumatiques continue d'évoluer chaque année et la CBR1100XX est la première à en bénéficier avec une nouvelle

monte radiale d'indice 'Z'.

Ces gommages sont toujours installées sur des jantes en alliage à trois branches creuses.



CBR1100XX - 9922 - F

Équipement

Nouveau réservoir de carburant de capacité accrue

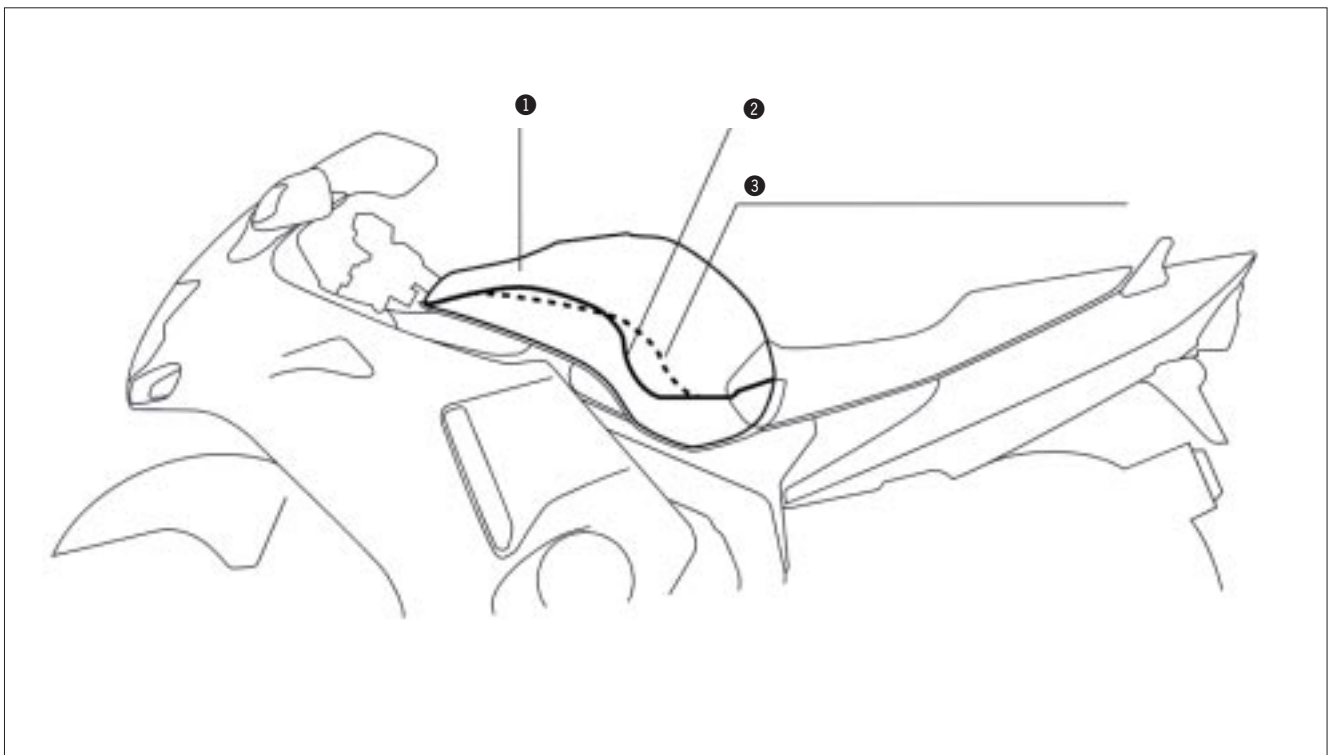
L'adoption de l'alimentation par injection électronique a entraîné la refonte et le repositionnement du filtre à air quelques centimètres plus en avant. L'espace ainsi gagné a permis de modifier la partie inférieure du réservoir et d'en accroître la capacité de près de 2 litres, soit 24 litres. Le réservoir

renferme par ailleurs une pompe à essence électrique nécessaire pour garantir un débit suffisant aux injecteurs. À noter que la version 'basses émissions' dispose d'un orifice de remplissage spécifique qui prévient l'utilisation d'un pistolet délivrant du carburant plombé (fatal pour l'efficacité des cartouches catalyseurs). Cet orifice ramène la contenance du réservoir à 23 litres.

Comparaison des réservoirs de carburant

- ❶ Réservoir
- ❷ Nouvelle CBR1100XX (24 litres)
- ❸ Ancien modèle (22 litres)

Comparaison des réservoirs de carburant



CBR1100XX - 9923 - F

Equipement

Un ensemble de composants plus légers
Afin de réduire encore le poids de la Super Blackbird, y compris en tenant compte de l'adoption du nouveau système d'admission d'air direct et de l'alimentation par injection, de nombreuses pièces ont été revues. Ainsi, les repose-pieds en aluminium ont été redimensionnés (-100 gr), les bracelets redessinés (-80 gr) tandis que le levier de frein

s'est vu affiné pour une raison plutôt cocasse : en effet, il semble qu'à très haute vitesse, la pression du vent sur ce levier soit suffisante pour allumer le feu stop. D'où la nécessité d'une forme plus aérodynamique et la prise de conscience que chaque détail, même le plus anodin, se devait d'être pris en compte afin de rendre la CBR1100XX aussi parfaite que possible !



CBR1100XX - 9924 - F

Caractéristiques techniques

Caractéristiques techniques*

CBR1100XX Super Blackbird (Type ED)

| | |
|-------------------------------------|---|
| Moteur | 4 cylindres en ligne, 4 temps, à double ACT et 16 soupapes, à refroidissement liquide |
| Alésage × Course | 79 × 58 mm |
| Cylindrée | 1 137 cm ³ |
| Rapport volumétrique de compression | 11 : 1 |
| Alimentation | Injection électronique |
| Puissance maximale | 164 ch DIN (121 kW) à 9 500 tr/min. |
| Couple maximal | 12,7 daN. m DIN à 7 250 tr/min. |
| Allumage | Transistorisé géré par microprocesseur |
| Démarrage | Electrique |
| Boîte de vitesses | A 6 rapports |
| Transmission finale | Par chaîne à joints toriques |
| Dimensions (L × l × H) | 2 160 × 720 × 1 170 mm |
| Empattement | 1 490 mm |
| Hauteur de selle | 810 mm |
| Garde au sol | 130 mm |
| Capacité du réservoir d'essence | 24 litres, dont 4 litres de réserve |
| Roues | Avant/Arrière En alliage d'aluminium coulé, à trois bâtons creux |
| Pneus | Avant 120/70 ZR17 radial Arrière 180/55 ZR17 radial |
| Suspensions | Avant Fourche HMAS diam. 43 mm à cartouche, débattement : 120 mm Arrière Système Pro-Link HMAS réglable en détente, débattement : 120 mm |
| Freins | Avant Double disque hydraulique diam. 310 mm avec étriers triple piston Dual CBS et plaquettes métalliques frittées, couplé avec l'arrière Arrière Simple disque hydraulique diam. 256 mm avec étrier triple piston Dual CBS et plaquettes métalliques frittées, couplé avec l'avant |
| Poids à sec | 223 kg |

* Sous réserve d'homologation