

**HONDA**

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

**10 ottobre 2025**

**HONDA CB1000F 2026**



**Caratteristiche nuovo modello:** Honda continua a dare lustro alla leggendaria serie CB con l'introduzione della **nuova CB1000F**, una moto che omaggia le icone del motorsport degli anni '80 e si distingue per le linee sinuose e le colorazioni retrò che evocano l'essenza di quel decennio. La CB1000F è sviluppata sulla base tecnica della Hornet, ma il **quattro-in-linea di 1000 cc** è stato completamente **rivisitato** nella curva di **erogazione**, ora **coppia e potenza sono disponibili già ai regimi medio-bassi**, conferendo alla nuova 'F' un **carattere deciso e una voce rauca e 'pulsante'**.

*Il telaio in acciaio con struttura a diamante e le **sospensioni Showa** offrono una ciclistica efficace, grazie alla forcella rovesciata **SFF-BP** da 41 mm abbinata al **monoammortizzatore con leveraggi del Pro-Link dedicati**. Il **telaietto posteriore allungato** migliora il comfort in sella del pilota e del passeggero. La **frenata** è affidata alle*

doppi **pinze Nissin** con attacco radiale a quattro pistoncini che agiscono su **dischi flottanti da 310 mm**, ai quali si aggiunge l'**ABS di tipo Cornering** per garantire un livello di sicurezza superiore.

La **Piattaforma Inerziale** (IMU) a sei assi gestisce i controlli di guida insieme al comando del gas **Throttle By Wire** (TBW) che permette di scegliere fra **3 Riding Mode** predefiniti e **2 personalizzabili** nei parametri di Potenza, Freno Motore e Controllo di Trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) con sistema Anti-impennata integrato.

Le tecnologie di bordo offrono una **strumentazione** con schermo **TFT a colori da 5"** **connesso** tramite **Honda RoadSync**, mentre la Smart Key libera le mani dalla necessità di utilizzo di una chiave fisica. L'omologazione è **Euro5+**.

La CB1000F è disponibile sul mercato italiano in **due colorazioni** evocative: '**Graphite Black**' con strisce rosse e '**Wolf Silver Metallic**' con strisce blu.

## Indice:

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

### **1. Introduzione**

Per Honda le lettere **CB** sono sinonimo di una storia leggendaria lunga 65 anni, risalente alla CB92 Benly del 1959. Introdotta nello stesso anno in cui Honda iniziò a gareggiare nel TT, la Benly era la 'Super Sports Bike' della Casa dell'Ala: linee pulite, ergonomia sportiva, un motore vivace dal sound coinvolgente e una ciclistica precisa, un modello che ancora oggi resta attuale. Ogni generazione di CB ha segnato un'epoca in termini di prestazioni e, per il 2026, arriva una nuovissima CB ad arricchire la gamma.

La **nuova CB1000F** è dichiaratamente ispirata al design della CB750F – icona degli anni '80 che ha accompagnato Freddie Spencer nelle gare del campionato americano AMA – capace di racchiudere il puro piacere di guida dei quattro cilindri in linea in una proposta stilisticamente evocativa, dal fascino retrò e dal carattere distintivo. Sfruttando la base tecnica della Hornet, la **nuova CB1000 apre la strada** alla prossima generazione della **serie 'F'**, coniugando una dotazione di bordo premium con prestazioni pensate per entusiasmare chi la guida in ogni situazione, dalla guida urbana ai tornanti di montagna.

Sviluppata con l'obiettivo concettuale di creare la '**Best Balanced Roadster**', la CB1000F offre la maneggevolezza di una moto di media cilindrata, unita alla sensazione di solidità e potenza tipica di una 1000 cc. L'equilibrio dinamico raggiunto esalta il piacere di guida in ogni scenario. Con gli anni '80 tornati protagonisti nel mondo della moda, della musica e dello stile, la CB1000F è una moto in perfetta sintonia con i tempi moderni: autentica, carismatica e pronta a conquistare chi cerca emozioni vere su strada.

## **2. Panoramica del modello**

La **CB1000F** condivide la piatta forma tecnica con la grintosa CB1000 Hornet – la maxi naked che ha ridefinito il segmento grazie a un pacchetto senza compromessi prestazionali ad un prezzo competitivo – e ne sviluppa i principi fondamentali per dare vita a una **moto con un'identità capace di fondere tecnica e carattere**: una roadster bilanciata, potente ed emozionante, capace di distinguersi con stile e sostanza.

Il motore è il cuore pulsante di ogni moto, e non fa eccezione sulla CB1000F. I tecnici Honda hanno lavorato per conferire ai quattro cilindri in linea di 1000 cc un carattere unico e coinvolgente, intervenendo su aspirazione, fasatura della distribuzione e impianto di scarico. Il risultato? Un'**erogazione piena e corposa ai regimi medio-bassi**, con una **potenza massima di 124 CV (91 kW) a 9.000 giri/min** e un **picco di coppia di 103 Nm a 8.000 giri/min**, che gli conferisce una spinta decisa e lineare su tutto l'arco del contagiri fino al fondo scala. Inoltre, la **rapportatura del cambio** è stata **ottimizzata** per garantire **accelerazioni brucianti** nelle ripartenze a bassa velocità, ma senza rinunciare al comfort nelle lunghe percorrenze.

E poi c'è il look, naturalmente. La figura e le **forme** della CB1000F sono **sinuose e richiamano in pieno lo stile anni '80**, un decennio che, oltre 40 anni dopo, sta vivendo una forte rinascita influenzando profondamente la cultura pop, dalla musica alla moda, fino al design. Lo stile comunicativo si distingue per un'estetica essenziale e coerente, dove ogni elemento sembra parte di un unico gesto stilistico. La **linea**, tracciata con continuità, **parte dal serbatoio, scolpisce con eleganza i fianchetti e la sella, fino a fondersi armoniosamente con il codone**, creando un profilo dinamico e ben proporzionato.

Il classico faro rotondo è alloggiato sopra il doppio clacson, mentre le livree che colorano serbatoio e fianchetti si ispirano alla CB750F a manubrio alto con la quale Freddie Spencer gareggiava nel campionato AMA. Il telaio a diamante è parte integrante del design e lo completa il nuovo telaietto posteriore allungato che offre maggiore spazio in sella.

Il reparto **sospensioni** è firmato **Showa, forcella** a steli rovesciati **SFF-BP da 41 mm** e **monoammortizzatore** posteriore che permettono regolazioni efficaci e precise. Inoltre, i **rinvii del leveraggio** progressivo Pro-Link sono stati **sviluppati specificamente** per la **CB1000F**, così da garantire una guida fluida e confortevole. Le **pinze freno anteriori Nissin a quattro pistoncini** e attacco radiale mordono **dischi flottanti da 310 mm**, mentre i cerchi da 17 pollici in alluminio pressofuso calzano pneumatici 120/70 all'anteriore e 180/55 al posteriore.

La **Piattaforma Inerziale (IMU) a sei assi** è il centro di controllo degli ausili alla guida. Il comando del gas **Throttle By Wire (TBW)** offre **3 Riding Mode** predefiniti che combinano valori preimpostati di Potenza, Freno Motore e Controllo di Trazione (HSTC) collegato al controllo Anti-impennata, ai quali si aggiungono **2 modalità USER** che consentono al pilota di personalizzare a piacimento tutti i parametri. La **strumentazione** con **schermo TFT a colori da cinque pollici** offre un'interfaccia intuitiva e sfruttando la tecnica dell'incollaggio ottico permette un'ottima leggibilità anche in condizioni di luce ambientale intensa. Inoltre, il display è provvisto di **connettività** per smartphone **Honda RoadSync** con funzioni facilmente gestibili dal blocchetto comandi di sinistra. Il commutatore di avviamento è attivato dalla **Smart Key**.

La nuova CB1000F è disponibile sul mercato italiano nelle seguenti colorazioni:

- ‘Graphite Black’ con strisce rosse
- ‘Wolf Silver Metallic’ con strisce blu

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Motore**

- **Potenza e coppia del motore disponibili già ai regimi medio-bassi**
- **Parametri di aspirazione e fasatura di distribuzione impostati per una curva di coppia robusta e un sound distintivo**
- **Rapportatura del cambio bilanciata tra spinta in accelerazione con le marce basse e andatura rilassata con le marce alte**
- **Frizione assistita con antisaltellamento**

Il motore deriva direttamente dalla CBR1000RR Fireblade della generazione 2017-2019. Il quattro cilindri in linea DOHC di 1000 cc è stato appositamente **messo a punto** per sposare perfettamente la sua **nuova anima roadster**, rendendolo capace di una spinta corposa nella zona bassa del contagiri, un’ottima schiena ai medi e un allungo deciso fino agli alti regimi.

Alesaggio e corsa sono fissati a 76 x 55,1 mm, il rapporto di compressione è di 11,7:1. La **potenza massima** di **124 CV** (91 kW) è sprigionata a **9.000 giri/min**, mentre la **coppia massima** di **103 Nm** è disponibile a **8.000 giri/min**. Rispetto ai numeri della CB1000 Hornet – 152 CV a 11.000 giri/min e 104 Nm a 9.000 giri/min – si tratta di una differenza netta e voluta. Da un lato la Hornet scarica tutta la sua potenza agli alti regimi per regalare scariche di adrenalina tipiche di una maxi naked, dall’altro la **CB1000F concentra le prestazioni di cui è capace ai regimi più bassi**, lontano dalla zona rossa, **per un piacere di guida** che sia al contempo **entusiasmante**, ma anche rotondo, sfruttabile e gestibile.

Un attento e approfondito lavoro di sviluppo ha interessato il motore, con l’obiettivo di trasformarne radicalmente il carattere. Gli ingegneri Honda sono intervenuti sugli alberi a camme per farli lavorare in perfetta sinergia con la nuova fasatura delle valvole di aspirazione e scarico. Questo intervento ha permesso di esaltare l’inconfondibile timbro sonoro del quattro-in-linea, rendendolo ancora più distintivo. Al tempo stesso, le prestazioni risultano piacevoli e ben bilanciate lungo tutto l’arco di erogazione, offrendo una risposta all’apertura del gas fluida e coinvolgente.

Il flusso di aspirazione è stato completamente rivisto per migliorare la risposta del motore e le prestazioni sotto i 6.000 giri/min. La **lunghezza dei cornetti di aspirazione** è stata **aumentata di 50 mm**, portandola a 140 mm, con una sezione che si restringe fino a raggiungere un minimo di 36 mm (precedentemente 42 mm). Il diametro di apertura dei cornetti è asimmetrico: 40 mm per la coppia di destra (cilindri 3 e 4) e 50 mm per quella di sinistra (cilindri 1 e 2). Grazie a questa irregolarità la timbrica del suono di aspirazione ‘pulsa’ all’apertura del gas. La parte superiore dell’airbox è stata riprogettata per seguire il profilo della parte inferiore del serbatoio, mantenendo il volume necessario per

massimizzare il flusso d'aria e riducendo al minimo la resistenza dell'aspirazione.

Progettato per generare una nota sensuale ai medi regimi e una colonna sonora esaltante agli alti, l'impianto 4 in 2 in 1 sfoga i gas esausti attraverso lo scarico con raccordo a tripla sezione e terminale a 'megafono' – ulteriore rimando allo stile degli 'eighties' – che lavora in sinergia con il sistema di aspirazione sfalsato e la nuova fasatura delle valvole.

Anche la **rapportatura del cambio** è stata rivisita. Prima e seconda marcia adottano rapporti corti, migliorando la spinta in accelerazione. Terza, quarta, quinta e sesta utilizzano rapporti più lunghi, per una risposta più fluida a regimi inferiori durante le fasi di guida a gas costante. A 100 km/h in 6<sup>a</sup> il motore gira a 4.000 giri/min, contro i 4.300 giri/min della Hornet. La frizione assistita con funzione antisaltellamento offre uno sforzo ridotto alla leva che diminuisce l'affaticamento e gestisce il bloccaggio della ruota posteriore in caso di scalate rapide e frenate profonde.

Con consumi pari a 17,9 km/L (5,6 L/100 km) e una capacità del serbatoio di 16 litri, l'autonomia è superiore ai 280 km.

### **3.2 Elettronica di gestione del motore**

- **Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi**
- **Comando del gas Throttle By Wire (TBW)**
- **Tre Riding Mode predefiniti più due modalità USER personalizzabili**
- **Tre curve di erogazione della potenza (P) e tre livelli di gestione del freno motore (EB)**
- **Controllo di trazione (T) su 3 livelli HSTC (Honda Selectable Torque Control) + OFF con Anti-impennata integrato**

Gli elementi centrali nel pacchetto elettronico della CB1000F sono il comando del gas Throttle By Wire (TBW) e la **Piattaforma Inerziale (IMU) a sei assi**, che lavorano sinergicamente per gestire controlli e ausili alla guida. Il sistema TBW consente una connessione diretta tra il polso del pilota e l'erogazione del motore tramite i tre **Riding Mode predefiniti**, che combinano parametri preimpostati di Potenza, Freno Motore e Controllo di trazione HSTC con controllo Anti-impennata integrato, oltre a offrire le **due modalità USER completamente personalizzabili**. La gestione dei Riding Mode e delle relative impostazioni avviene tramite il blocchetto comandi sinistro e lo schermo TFT.

I livelli di Potenza (P) e Freno Motore (EB) sono inclusi in un range da 1 a 3, dove il livello 3 rappresenta il massimo per ciascun parametro. Il controllo di trazione Honda Selectable Torque Control (T), anch'esso su tre livelli, è ottimizzato per lavorare sfruttando i dati analizzati dall'IMU in tempo reale (angolo di piega/rollio, imbardata e beccheggio), con il livello 3 che fornisce il massimo intervento. L'apposita spia sulla strumentazione si attiva quando l'HSTC entra in funzione; quest'ultimo può essere disattivato, ma solamente nelle modalità di guida USER 1 e 2. Il livello di intervento e la disattivazione del controllo Anti-impennata sono legati ai parametri dell'HSTC.

**STANDARD:** modalità con livelli intermedi di erogazione potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T). La curva di erogazione è addolcita in 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> marcia, con una risposta del motore sportiva, ma meno aggressiva rispetto alla modalità SPORT. Inoltre, la coppia erogata è più gestibile alle aperture parziali dell'acceleratore, pensata per

replicare la sensazione e la risposta di un'alimentazione a carburatori.

**SPORT:** modalità a piena potenza (P) con intervento di freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T) ridotti al minimo. Il controllo dell'acceleratore, in combinazione con la risposta del motore, restituiscono il 100% di coppia e potenza in tutti e 6 i rapporti, anche a gas parzializzato.

**RAIN:** modalità con il livello di erogazione di potenza (P) più basso e una risposta del gas meno aggressiva, unita a un'azione intermedia del freno motore (EB) e a un intervento del controllo di trazione HSTC (T) elevato. I valori più bassi di potenza ed erogazione della coppia interessano solamente le prime tre marce.

**USER 1 e 2:** modalità che consentono al pilota di scegliere il livello di ciascun parametro personalizzando e salvando la configurazione desiderata. In questi Riding Mode l'HSTC può essere disattivato, insieme al controllo Anti-impennata.

### **3.3 Stile ed equipaggiamento**

- ***Design ispirato alle leggendarie CB750F e CB900F dei primi anni '80***
- ***Illuminazione full LED e iconico doppio clacson sotto il faro anteriore***
- ***Pratico commutatore di avviamento con Smart Key***
- ***Strumentazione con schermo TFT a colori da 5" connesso con Honda RoadSync***
- ***Segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal)***
- ***Impiego di polipropilene riciclato per realizzare parti della scocca***

La cifra stilistica della CB1000F trae ispirazione dalle mitiche CB750F e CB900F Bol D'Or, moto nate alla fine degli anni '70 che hanno contribuito a ridefinire e plasmare il design motociclistico a livello globale. Progettata per offrire **"alte prestazioni alla portata di tutti"**, proprio come da sempre fanno le CB, la CB1000F presenta linee decisive e definite che attraversano la moto longitudinalmente, collegando stilisticamente senza soluzione di continuità serbatoio, fianchetti e codone. I collettori cromati e il motore a vista mettono in risalto con orgoglio la presenza imponente e la potenza di un quattro cilindri di 1000 cc.

L'**illuminazione è full LED**, incluso il faro anteriore rotondo che mantiene la classica firma luminosa circolare; al suo interno, la porzione dedicata all'anabbagliante è posizionata nella parte superiore, mentre quella dell'abbagliante si trova nella parte inferiore. Posteriormente, le luci sono perfettamente integrate nel codone, contribuendo all'armonia del design. Sotto al faro anteriore sono collocati due clacson, ciascuno con una frequenza diversa: una soluzione *heritage* che sottolinea il carattere distintivo della CB1000F.

L'accensione avviene tramite la comoda **Smart Key**, che attiva il commutatore di avviamento posizionato in prossimità della piastra superiore di sterzo. Una chiave tradizionale, invece, consente di aprire la sella e il tappo del serbatoio.

L'equipaggiamento di bordo è ricco ed offre una **strumentazione TFT a colori da cinque pollici** che sfrutta la tecnica dell'incollaggio ottico per migliorare la visibilità dello schermo anche sotto la luce diretta del sole. Sigillando lo spazio tra il vetro di copertura e il display con una resina, si riduce il riflesso e si migliora l'effetto della retroilluminazione. Il layout delle informazioni mostrate a schermo è personalizzabile con le tre modalità 'a barra',

'circolare', 'semplificato' e offre la connettività per smartphone tramite l'app **Honda RoadSync**, compatibile con dispositivi iOS e Android.

Questi sistemi – insieme al semplice ed intuitivo blocchetto comandi sinistro retroilluminato con cursore a quattro direzioni – consentono di gestire facilmente la navigazione a schermo *turn-by-turn* e danno la possibilità (tramite interfono Bluetooth nel casco) di effettuare chiamate o ascoltare musica. Per accedere a tutte le funzioni basta scaricare l'app Honda RoadSync dall'App Store o dal Play Store, connettersi alla CB1000F e partire.

Gli indicatori di direzione includono la funzione di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal): durante le frenate brusche, le frecce lampeggiano rapidamente per avvisare gli altri utenti della strada che è in corso una decelerazione o un arresto improvviso.

Entro il 2050 Honda mira a realizzare una società a impatto ambientale zero, non solo attraverso i propri prodotti, ma tenendo anche conto dell'intero ciclo di vita delle sue attività aziendali. Per raggiungere questo obiettivo, Honda sta lavorando su tre macroaree riassunte nel 'Triple Action to Zero': neutralità carbonica, energia da fonti rinnovabili e circolarità delle risorse, includendo un aumento nell'impiego di biomasse e materiali riciclati, con l'ambizione di utilizzare a materiali facilmente riciclabili entro il 2050.

A testimonianza di questo impegno, il parafango posteriore e i pannelli inferiori della sella della CB1000F sono realizzati in polipropilene (PP) riciclato, ottenuto attraverso processi di frantumazione, compounding, pelletizzazione e riciclo di materiali di pre-consumo provenienti da automobili ed elettrodomestici.

### **3.4 Telaio e ciclistica**

- ***Telaio a diamante con doppia trave in acciaio e telaietto posteriore allungato per un maggiore confort in sella***
- ***Forcella Showa Separate Function Fork Big Piston a steli rovesciati da 41 mm***
- ***Monoammortizzatore Showa con rapporti del leveraggio Pro-Link dedicati***
- ***Doppi pinze freno anteriori Nissin ad attacco radiale con quattro pistoncini che mordono dischi flottanti da 310 mm***
- ***ABS di tipo Cornering***
- ***Misure degli pneumatici ant. 120/70-ZR17 e post. 180/55-ZR17***

La CB1000 Hornet è stata acclamata per la sua leggerezza e intuitività, qualità che scaturiscono dalle caratteristiche del telaio, condiviso con la CB1000F. Si tratta di un telaio in acciaio a doppia trave con struttura a diamante, progettato per avvolgere il motore. Ciò che lo differenzia dalla soluzione impiegata sulla sorella maxi naked è l'impiego di un telaietto posteriore allungato che regala spazio in sella e una guida più confortevole in coppia. Inoltre, è possibile equipaggiare il cavalletto centrale, facilitando la manutenzione della catena. L'inclinazione del cannotto di sterzo e l'avancorsa sono impostate rispettivamente a 25° e 98 mm, mentre l'interasse misura 1.455 mm. Il peso con il pieno è pari a 214 kg.

La posizione di guida è rilassata ed eretta, non è eccessivamente caricata sui polsi e garantisce un'ottima visibilità sulla strada. Il raggio di sterzata è pari a 2,8 metri e, insieme alle geometrie studiate per la maneggevolezza, garantisce un'ottima manovrabilità nel traffico cittadino. La sella è realizzata con un'imbottitura spessa e confortevole che fissa l'altezza della stessa a 795 mm, mentre l'accentuata sciancratura del cavallo della moto facilita l'appoggio dei piedi a terra. La luce a terra è di 135 mm.

Il reparto sospensioni all'anteriore è dotato della **forcella Showa Separate Function Fork Big Piston (SFF-BP)** a steli rovesciati da 41 mm completamente regolabile in estensione, compressione e nel precarico molla, dando al pilota la possibilità di trovare il set up ideale. Al retroreno, il monoammortizzatore Showa a tubo singolo pressurizzato è regolabile nel precarico molla e in estensione. Il leveraggio progressivo Pro-Link sfrutta un nuovo 'link' dedicato che è maggiormente votato al comfort di guida alle basse velocità in città, ma che garantisce al contempo un'ottima stabilità all'aumentare della velocità.

Il forcellone asimmetrico in alluminio pressofuso presenta un invito sul lato del terminale di scarico, così da minimizzare l'ingombro, aumentare la luce dell'angolo di piega e avvicinare le masse sospese al centro di gravità. Inoltre, la sua rigidità torsionale offre un equilibrio prestazionale che risulta ottimale anche durante una guida più sportiva.

Le **doppi pinze freno Nissin a quattro pistoncini con attacco radiale** mordono dischi flottanti da 310 mm. I fattori legati al 'fading' sono stati rivisti e riparametrati in base alle nuove impostazioni delle sospensioni, così da realizzare una moto facile da guidare, ma anche efficace e controllabile nella fase di staccata. L'**ABS di tipo Cornering** è gestito dalla piattaforma inerziale (IMU) a sei assi, che migliora le qualità dinamiche e aggiunge un ulteriore livello di sicurezza per il pilota. L'impianto frenante posteriore monta un disco singolo da 240 mm abbinato a una pinza Nissin monopistoncino.

I cerchi a 5 razze sdoppiate (originariamente disegnati per il concept della CBR1000RR-R Fireblade) sono in alluminio leggero pressofuso e montano pneumatici di misura 120/70-ZR17 all'anteriore e 180/55-ZR17 al posteriore.

#### **4. Accessori**

Una vasta gamma di accessori originali Honda è disponibile per la CB1000F, pensata per esaltare stile, prestazioni, comfort e praticità.

Per aiutare a creare una configurazione ideale sono previsti tre pacchetti:

##### **SPORT PACK**

Include il cupolino coprifaro in tinta con la carrozzeria, disponibile in nero e rosso oppure argento, il tappo di carico dell'olio motore, gli adesivi laterale per il serbatoio che valorizzano l'estetica della moto, la griglia radiatore, i tamponi paramotore e il quickshifter per cambiate rapide in innesto e scalata.

##### **COMFORT PACK**

Include la sella comfort, progettata per affaticare di meno il pilota durante le lunghe percorrenze, il paraserbatoio per la vernice dall'utilizzo quotidiano e le manopole

riscaldabili regolabili su cinque livelli di intensità in grado di garantire una temperatura ottimale delle mani anche nelle giornate più fredde.

### TRAVEL PACK

Pensato per aumentare la praticità durante i lunghi viaggi, include borse da sella laterali morbide da 14 litri (sinistra) e 10 litri (destra) e una borsa serbatoio da 3 litri, offrendo una capacità di carico aggiuntiva.

Sono disponibili anche i seguenti accessori individualmente:

- Sella comfort
- Tampone paramotore
- Cupolino coprifaro
- Telo coprimoto
- Cavalletto centrale
- Cambio elettronico (quickshifter)
- Griglia radiatore
- Adesivi serbatoio
- Allarme
- Manopole riscaldabili
- Tappo olio motore
- Borsa da sella
- Paraserbatoio
- Borse da sella laterali morbide DX e SX da 10L
- Borsa serbatoio da 3L

### 5. Caratteristiche tecniche Honda CB1000F 2026

MOTORE	
Tipo di motore	Quattro cilindri in linea raffred. a liquido, DOHC 16 valvole, Euro 5+
Cilindrata	1.000 cc
Alesaggio x Corsa	76 mm × 55,1 mm
Rapporto di compressione	11,7:1
Potenza massima	124 CV (91 kW) a 9.000 giri/min
Coppia massima	103 Nm a 8.000 giri/min
Velocità massima	230 km/h
Capacità olio motore	3,5 L
Avviamento	Elettrico
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI

Capacità serbatoio	16 L
Emissioni di CO <sub>2</sub> (ciclo medio WMTC)	129 g/km
Consumi	17,9 km/L (5,6 L/100 km)
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Tipo di batteria	A placche in fibra di vetro AGM (Absorbed Glass Mat)
Capacità batteria	12 V / 9,1 Ah
<b>TRASMISSIONE</b>	
Tipo di frizione	Multidisco a bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	Manuale a sei rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring
<b>TELAIO</b>	
Tipo di telaio	A diamante doppia trave in acciaio
<b>CICLISTICA</b>	
Dimensioni (LxLxA)	2.135 mm x 835 mm x 1.125 mm
Interasse	1.455 mm
Inclinaz. cannotto di sterzo	25°
Avancorsa	98 mm
Altezza sella	795 mm
Luce a terra	135 mm
Peso con il pieno	214 kg
Raggio di sterzata	2,8 m
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella Showa SFF-BP rovesciata da 41 mm, escursione di 130 mm
Posteriore	Monoammortizzatore monotubo pressurizzato con leveraggio Pro-Link, escursione forcellone di 140 mm
<b>RUOTE</b>	
Cerchio anteriore	17M/C X MT3,50

Cerchio posteriore	17M/C X MT5,50
Pneumatico ant.	120/70 ZR17 M/C (58W)
Pneumatico post.	180/55 ZR17 M/C (73W)
<b>IMPIANTO FRENANTE</b>	
Tipo di ABS	A 2 canali con funzione Cornering gestita dall'IMU
Freno anteriore	Doppio disco flottante da 310 mm con pinze Nissin ad attacco radiale a quattro pistoncini
Freno posteriore	Disco singolo da 240 mm con pinza Nissin monopistoncino
<b>STRUMENTAZIONE ED ELECTTRONICA</b>	
Cruscotto	Schermo TFT a colori da 5"
Faro	LED
Luce posteriore	LED
Connettività	Honda RoadSync
Presa di ricarica	USB di tipo C
Sistema di sicurezza	HSS
Riding Mode	Standard, Rain, Sport, User 1, User 2
Controllo di trazione HSTC	Sì
Controllo anti-impennata	Sì
Controllo sollevamento del posteriore	Sì
Smart Key	Sì
ESS	Sì

**Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.**

\*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

