

**PREGI** ● Prezzo e guidabilità

**DIFETTI** ● Vibrazioni agli alti regimi

**PREZZO** € 8.590

PROVA NOVITÀ

# HONDA CBR600F RITORNO ALLE ORIGINI

**di Francesco Paolillo** | Moto sportiva ma versatile, un concetto che si è perso negli ultimi anni. Honda lo rilancia con questa interessante seicento ricca di contenuti, ma dal prezzo non esagerato: 8.590 €, che diventano 9.190 euro nella versione dotata di ABS



“ Moto sportiva ma versatile, un concetto che si è perso negli ultimi anni. Honda lo rilancia con questa interessante seicento ricca di contenuti, ma dal prezzo non esagerato ”



#### **L**a prova della nuova carenata realizzata in Italia dalla Honda

È stato un punto di riferimento nella sua categoria per molti anni, sin dalle sue origini nel lontano 1987, la CBR600F ha conquistato migliaia di motociclisti, basti pensare che su 597.000 Honda seicento di cilindrata vendute a partire dal 1987, 231.000 appartengono alla serie CBR. Ma i tempi cambiano, così come le mode. Nel 2003 Honda decide di non uscire dal gruppo e presenta la CBR600RR, moto decisamente votata alla pista rispetto alla sorella “F”, che da sportiva di riferimento nel listino della Casa giapponese, si trova a essere relegata a un ruolo da comprimaria. La sete di due ruote pistaiole cresce, e cresce a dismisura sino ai giorni nostri. Seicento dalle caratteristiche estreme, ergonomie da piloti supersport, pesi limitatissimi e motori tanto tirati dal risultato difficilmente sfruttabili pienamente nella guida su strada. Il troppo stroppia e una fetta di appassionati inizia a chiedere qualche cosa di meno estremo, anche perché i costi di questi gioiellini da pista sale a dismisura, e la crisi che attanaglia gran parte dei mercati mondiali non è certo d'aiuto. Alla Honda ci vedono bene e sentono i rumors anche meglio. Una base adatta l'hanno in casa,

e si chiama Hornet. Perché non sfruttarne le potenzialità, non più da naked sportiva, bensì da sportiva carenata? Il risultato è sotto i nostri occhi, ed è anche un risultato pregevole. Ci sarà pure una Hornet lì sotto, e anche lì sopra, visto che il codino è comune alle due Honda, ma nel complesso la CBR600F ha una sua personalità ben distinta. E per 8.590 € f.c., che diventano 9.190 € nella versione dotata di ABS (scelta obbligata per noi di Moto.it) non c'è proprio nulla da eccepire.

#### **Design e finiture**

A guardarla con attenzione si riconosce lontano un miglio che è una Honda; il taglio del faro le carenature laterali richiamano la sorella da 1000 cc, non nascondono, anzi esaltano il nuovo corso del design della Casa alata, in questa circostanza di stampo italico, visto che questa moto è stata completamente pensata (il Centro Stile che ne ha definito le linee è a Roma) e viene realizzata totalmente in Italia, per la precisione, negli stabilimenti di Atessa. Finiture in puro stile Honda, per cui tutto è ordinato e assemblato a dovere, con cura quasi maniacale per alcuni particolari (basti osservare le luci tra le diverse componenti della carenatura





davvero limitate e assolutamente costanti). Buona qualità anche per le componenti in plastica, ottime e brillanti le verniciature, con un piccolo appunto per alcuni adesivi privi di trasparente, un neo a dire il vero trascurabile, considerando il prezzo di acquisto.

### Accessori

Prendendo in considerazione le caratteristiche stradali della CBR600F, e la sua buona attitudine all'utilizzo ad ampio raggio e perché no, gran turistico, è possibile montare una serie di accessori dedicati.

Non disdegnerei una coppia di manopole riscaldate, oltre al cupolino rialzato (che a pare mio la rende anche più attraente), sotto la sella ci mettiamo un lucchettone ad U, che insieme al sistema antifurto HISS di serie rende più difficile il furto, mentre il borsone da sistemare in coda non sarà il massimo del design, ma potrebbe risultare utile. Nel listino degli optional, naturalmente, non sono stati trascurati i componenti per esaltare le caratteristiche di sportività della nuova Honda. Un guscio che trasformi la sella in monoposto, parafrangente posteriore in tinta, magari con un sottocodone, e la nostra CBR600F si rifà il trucco.



### Ciclistica

Sono state fatte scelte logiche e molto pratiche, che mettono per un attimo da parte moda e costi di sviluppo esorbitanti. Un telaio monotrave, praticamente nascosto, ma pur sempre in alluminio (a sezione rettangolare e realizzato per fusione gravitazionale), forcellone, anch'esso in alluminio, sono scelte razionali ma non "povere", in linea con il concetto di offrire un prodotto dalle ottime caratteristiche di guida, ma dal costo di acquisto quanto più contenuto possibile.

Il reparto sospensioni bada al sodo, ma dal punto di vista estetico fa la sua bella figura, soprattutto grazie ad una brillante colorazione dorata. Forcella a steli rovesciati da 41 mm di diametro (sembra quella della Hornet ma i foderi

sono più lunghi per ospitare i diversi semimanubri), idraulica rivista specificatamente per questa moto, regolazione del precarico molla ed estensione (120 mm di escursione utile), monoammortizzatore, privo di leveraggi, anch'esso regolabile nel precarico e nell'estensione, con un'escursione utile di 128 mm. L'interasse è contenuto, considerando la tipologia di moto, 1.437 mm.

### Freni

La CBR600F è disponibile con o senza ABS, in questo caso denominato C-ABS. Nel primo caso le pinze anteriori sono Nissin a tre pistoncini, mentre dietro troviamo una pinza a singolo pistoncino. Nella versione senza sistema antibloccaggio, le pinze anteriori sono a doppio pistoncino, mentre dischi

2x296 mm e 240 mm, sono comuni ad entrambe le versioni. Variazione anche sulla bilancia, con la C-ABS che tocca i 210 kg in ordine di marcia, rispetto ai 203 della "Base".

### Motore

Il quattro cilindri sedici valvole è in pratica l'unità in dotazione alla Hornet 600, con tutti le qualità annesse e connesse, prime tra tutte la grande affidabilità e le doti di guidabilità di alto livello. 102 CV (75 KW) a 12.000 giri, con una coppia ben distribuita che raggiunge il suo apice di 63,5 Nm a 10.500 giri.

### Strumentazione

Presenza pari pari dalla Hornet, la piccola strumentazione è abbastanza ricca, ma pecca per la leggibilità del contagiri. Oltre ai soliti tachimetro e contachilometri,

ed alle immancabili spie di servizio, risultano utili gli indicatori di consumo medio/istantaneo (i due pulsanti per la loro selezione non brillano per praticità d'uso).

### In sella

La posizione in sella è una via di mezzo tra lo sportivo e il gran turismo, anche se la sensazione è che l'ago sia sbilanciato verso il primo. Nel complesso si sta comodi, la pressione sui palmi delle mani è modesta, con il busto moderatamente inclinato in avanti, mentre la sella, seppur non particolarmente imbottita è abbastanza comoda, e anche dopo parecchi chilometri non crea problemi. Il passeggero, considerando la tipologia di moto, non ha di che lamentarsi. Sella discretamente imbottita oltre che sufficientemente



ampia, e appigli ricavati (anzi direttamente "scavati") nel codino, consentono di poter viaggiare discretamente.

#### La prova

Pronti via, ci ritroviamo a percorrere un tratto autostradale, in cui emergono vari aspetti, più o meno positivi. Il piccolo cupolino svolge il compito assegnatogli in maniera discreta, non ci si deve aspettare una protezione da GT, ma i flussi d'aria che investono il casco e le spalle, sono "puliti", privi cioè di vortici fastidiosi. Nel caso in cui si voglia qualche cosa in più... mano al portafogli e si può montare quello nero alto con le prese d'aria che a parer mio rende anche più

aggressiva la Cibirrefe. Viaggiando intorno ai 130-140 km/h si iniziano a sentire delle vibrazioni, soprattutto sulle pedane (quelle del guidatore sono rivestite in gomma) e sul serbatoio, che alla lunga possono risultare fastidiose. Volendo controllare la strumentazione, i dati riguardanti il consumo istantaneo e medio, mi accorgo che in certe condizioni di luce, la leggibilità degli strumenti non è delle migliori. Una piccola palpebra sopra gli strumenti, forse, sarebbe la soluzione. Comunque i numeri mi dicono che a questa andatura si percorrono dai 16 ai 17 con un litro. Potenza e coppia non impressionano, non che me lo aspettassi, ma debbo anche ammettere che non ho

mai sentito l'esigenza di più cavalli ne tanto meno di maggior "tiro". Per chiudere un sorpasso non è necessario contare sul cambio, che tra le altre cose è davvero Honda style, quindi preciso e rapido, a dir poco perfetto (da sottolineare che le moto del test avevano al massimo una quindicina di chilometri alle spalle) certo le cose in due con i bagagli potrebbero cambiare, ma di potenza la Cibirrefe ne ha a sufficienza.

#### Come si comporta tra le curve

Lasciata l'autostrada iniziamo a percorrere delle strade collinari, dove finalmente iniziamo a saggiare le doti di guidabilità e soprattutto di agilità di questa Honda. Se sul veloce si è dimo-

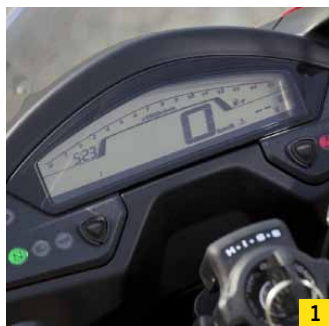
strata ben piantata a terra e soprattutto stabile, anche sui curvoni in appoggio, nel misto invece dimostra di essere agile e fluida. Tutto è ben armonizzato, erogazione del motore e ciclistica difficilmente mettono in imbarazzo il guidatore. Le riprese dai bassi regimi sono estremamente lineari e fluide, ma per ottenere cambi di ritmo degni di una sportiva, è meglio tenere il motore nella fascia medio alta del contagiri, senza che ci sia però bisogno di tirare il collo al quattro cilindri. Il divertimento inizia molto prima. Saldamente poggiata su una coppia di Bridgestone Battlax BT-012, la CBR 600 F mette in mostra un comportamento dinamico di tutto rispetto,



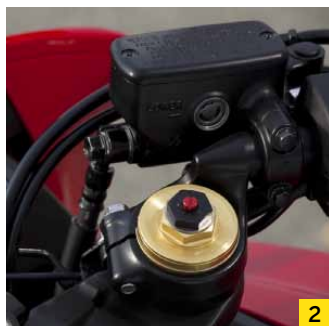




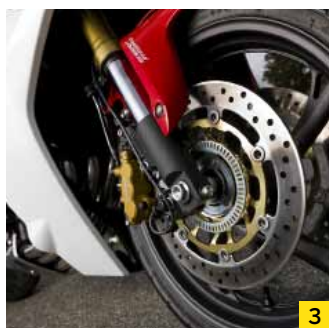




1



2



3

1 La piccola strumentazione è abbastanza ricca, ma pecca per la leggibilità del contagiri.

2 Il reparto sospensioni fa la sua bella figura, soprattutto grazie ad una brillante colorazione dorata.

3 Disponibile con o senza ABS, denominato C-ABS. Le pinze anteriori sono Nissin a tre pistoncini.

senza mai richiedere un impegno fisico gravoso, tanto meno quello di una supersport. L'assetto è sempre ben frenato, e anche se buttata di qua e di là senza troppi complimenti, ondeggianti anomali e reazioni brusche non entrano a far parte del suo vocabolario. La luce a terra è più che sufficiente a togliersi qualche soddisfazione in piega, anche se le cose migliorano togliendo i piolini sotto le pedane (con chiave adatta... o meglio a furia di fresarli sull'asfalto). L'assorbimento delle sospensioni è più da sportiva che da gran turismo...d'altronde se la volete reattiva e divertente da guidare, da qualche parte bisogna scendere a compromessi.

### La frenata con l'ABS

Le moto del test erano tutte equipaggiate con l'ABS, e quindi con pinze anteriori a tre pistoncini e frenata integrale. Per un non utilizzatore del freno posteriore quale è il sottoscritto (almeno sulle moto sportive) il fatto di aver passato gran parte del test con il piedino sempre pronto a spingere sulla leva è stato abbastanza atipico, ma sintomo di un buon equilibrio del sistema frenante. Quando si chiama in causa il freno posteriore, anche due pistoncini delle pinze anteriori (uno per disco), coadiuvano la frenata. Questo fa sì che il beccheggio della moto (l'affondamento sull'anteriore) sia molto limitato, ma al tempo stesso, che la frenata sia di per se corporea e discretamente potente, anche senza agire sulla leva al manubrio. Certo è che se si vuole frenare in maniera più decisa, due dita sul freno anteriore ci devono lavorare.

### Il motore ha un bel carattere

Alzando il ritmo, e iniziando a tenere su di giri il quattro cilindri, nella fascia che va dai 7.000 ai 10.000 giri, il motore tira fuori un bel caratterino, con potenza e tiro più che sufficienti a vedersi



polverizzare punti della patente come sabbia al vento. Le vibrazioni spostano la loro influenza dalle pedane alle manopole, diminuendo invece sul serbatoio, ma il fastidio è limitato, anche perché difficilmente si terrà il motore a questi regimi per parecchi chilometri, ma soprattutto perché l'attenzione del pilota in questi frangenti è rivolta ad altro!

Anche forzata, o meglio, guidata con piglio sportivo, anzi cattivo, la CBR600F si comporta in maniera inappuntabile, mai che perda il "filo del discorso", caratteristica che la rende compatibile anche con qualche puntata in pista per un track-day. Sicuramente sarà capace di mantenere più di quanto non promette.



### ↑ Mi fa ritornare giovane sta moto

E si perché nel 1996 quando ti cheidevano che moto hai e si rispondeva CBR 600 era questa mica la RR da corsa di adesso. Io spero che abbia successo e che i ventenni di oggi la apprezzino per le sue doti di moto "comoda" tutt'fare, e chi se ne frega delle vibrazioni agli alti, è come guidare un pezzo di storia motociclistica.

**Duke7702** - 10/03/2011

### ↓ Scusate

Scusate ma 8590€ per il modello base, vi sembrano pochi? Beati voi che guadagnate tutti questi soldi! Comunque a parte il prezzo, la moto è molto bella, finalmente una stradale seria.

**pejo2683** - 10/03/2011

» Leggi e partecipa ai commenti »



### SCHEDE TECNICHE

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 4  
**Cilindrata:** 599 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Potenza:** 102 cv (75 kW) / 12000 giri  
**Coppia:** nM  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Segmento:** Sportive

HONDA  
**CBR 600F**  
**€ 8.590**

Spedizione su abbonamento gratuito <b>Ricevi Moto.it Magazine »</b>		Periodico elettronico di informazione motociclistica		
PROVE	NEWS	MOTOGP	SUPERBIKE	MOTOCROSS

## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)



### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.