

Hornet 600

2009 Presseinformation



Einführung

Neun Jahre lang, von 1998 bis Ende 2006, bereicherte die erste Hornet 600-Generation das Honda-Motorradprogramm. In Evolutionsstufen behutsam modellgepflegt, erfreute sich das dynamische Mittelklasse-Naked-Bike mit dem unverwüstlichen Vierzylindermotor weltweit großer Beliebtheit. Einige Jahre lang, insbesondere aufgrund extrem beachtlicher Zulassungszahlen in Italien, durfte sich die sportlich fesche Maschine mit Streetfighter-Anmutung gar mit dem Titel "Bestverkauftes Motorrad Europas" schmücken.

Für das Modelljahr 2007 präsentierte Honda schließlich die neue Hornet 600.

Die komplett neu entwickelte Maschine war ein großer Schritt nach vorn, um Motorradfahrern und Motorradfahrerinnen, die Wert auf Stil und Design legen, mitten ins Herz zu fahren. Ein Performance Naked Bike, das in der Mittelklasse einen unnachahmlichen Mix bietet aus attraktiver Persönlichkeit, sportlichen Fahrleistungen, leicht beherrschbarem Gewicht, begeisternd präzisiertem Handling und zuverlässiger Alltagstauglichkeit.

Zeitgemäß mutet nicht nur der optische Auftritt der neuen Hornet an, auch die Technik der durch und durch modernen Konstruktion kann sich absolut sehen lassen. Das neue Konzept sollte nicht nur den Führungsanspruch in ihrer Klasse untermauern, sondern auch den neuesten Entwicklungen im Bereich Technologie, Motor- und Fahrwerkskonstruktion, Sicherheit und Umweltschutz Rechnung tragen. So erhielt die Hornet 600 neben einem

aufregenden Design auch den Motor auf Basis der ebenfalls für 2007 neu entwickelten CBR600RR, dazu einen komplett neuen Aluminium-Gussrahmen sowie optional Hondas modernes Combined ABS-Bremssystem. In dieser Kombination setzte die Hornet selbstbewusst einen neuen Maßstab im Marktsegment der Performance Naked Bikes.

Für den Modelljahrgang 2009 ließ Honda der Hornet 600 vornehmlich gezielte Weiterentwicklung in Details angedeihen: überarbeitete Federelemente vorne wie hinten und neues Anzeige-Design des Cockpit-Panels. Dazu fallen geänderte Farbtöne an metallischen Teilen wie Gabel, Rahmen und Schwinge ins Auge. Eine erweiterte Farbpalette mit attraktiven Lackierungen rundet die Modellpflege-Maßnahmen ab.

Styling

Der begeisternde Look der Hornet 600 entstand unter wesentlicher Mitarbeit italienischer Honda-Designer. Auch die Fertigung dieser Maschine findet übrigens im Honda-Werk in Atessa statt. Die Vierzylinder-Triebwerke werden in Japan gebaut und einbaufertig angeliefert, alle übrigen Fahrzeug-Komponenten werden in Italien gefertigt und schließlich in der Endmontage zum kompletten Fahrzeug assembliert.

Die muskulös-aggressive Linienführung der Hornet 600 reicht von der markanten Front über die Kurven des 19-l-Kraftstofftanks bis hin zum auffällig schlanken und kurzen Heck, das mit einer modernen LED-Leuchteinheit bestückt ist. Bis ins letzte Detail unterstreicht das Design der Hornet ein besonderes Gefühl für fließende Bewegung und Action; das reicht hin bis zu den kurvig geschwungenen Fünfspeichen-Aluminiumfelgen.

Scheinwerfer dynamisch gestylt, neues Design der Cockpit-Anzeigen

Der Multireflektor-Scheinwerfer der Hornet lässt die Performance dieser dynamischen Maschine bereits erahnen: Abblendlicht und Fernlicht sind übereinander angeordnet, hinter einer schräg nach vorne ragenden Polycarbonatscheibe.

Das Gehäuse für die Cockpitanzeigen ist so geformt, dass es gleichzeitig als dezenter Luftabweiser fungieren kann. Diese leichte, vollelektronische Einheit verfügt über einen zentral positionierten Analog-Drehzahlmesser und eine LCD-Anzeige mit Tachometer, Kilometerzähler, zwei Tageskilometerzählern, Multisegment-Tankuhr und Uhr. Das Design der Cockpitanzeigen wurde für 2009 nochmals überarbeitet und präsentiert sich nun noch leichter und eindeutiger ablesbar.

Farb-Konzept

Die Hornet 600 wird im Modelljahrgang 2009 in fünf prachtvollen Farbvariationen angeboten, die das Konzept aus Leistung, Eleganz und Fahrspaß ansehnlich in Szene setzen.

Die Farben kontrastieren mit dunkel gehaltenen Bauteilen der Maschine. Nicht nur der Motor ist (wie bisher) mattschwarz lackiert. Neu ist, dass sich künftig auch die sichtbaren Aluminium-Rahmenteile, die den Motor vorne und hinten umgreifen, geschwärzt präsentieren, dazu ebenso die Aluminiumschwinge sowie die schwingvolle Sitzbank-Unterverkleidung.

Bisher waren die Gabelstandrohre der Upside-Down-Telegabel gold eloxiert. Künftig glänzen diese an der Hornet in Silber.

Neu sind die verspielt schimmernden Farben Acid Yellow und Pearl Cool White. Nightstar Black und Siena Pearl Red bereichern unverändert die Farbpalette.

Bei der Farbe Pearl Cool White sind zusätzlich kontrastierende Streifen auf Tank, Sitzbank sowie seitlich am Scheinwerfer angebracht.

Farben

- Pearl Acid Yellow
- Pearl Nightstar Black
- Pearl Siena Red
- Pearl Cool White
- Quasar Silver Metallic

Motor-Konzept

Die Hornet begeistert mit sportlicher Beschleunigung, feinfühligem Ansprechverhalten und kraftvollem Durchzug. Der moderne Reihenvierzylinder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung wurde gleichzeitig mit dem renntauglichen Aggregat der CBR600RR entwickelt. Das Triebwerk geriet außerordentlich kompakt und leicht, was die Ingenieure in die Lage versetzte, bei der Konstruktion des Fahrwerks alle Register zu ziehen, um leichtes Handling und perfekte Straßenlage sicherzustellen.

Moderner, leichter und kompakter 600-cm³-Motor

Der Vierzylinder-Reihentriebwerk der Hornet 600 wurde gemeinsam mit dem renntauglichen Motor der 2007 CBR600RR entwickelt und zählt deshalb zu den kürzesten und kompaktesten seiner Klasse. Geringe Außenabmessungen und reduziertes Gewicht gaben auch mehr Spielraum bezüglich der Positionierung im Rahmen, um eine ideale Gewichtsverteilung zu erzielen – alles zu Gunsten optimal ausgewogener Balance und für präzises Handling.

PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung

Der Hornet-Motor ist mit einer elektronischen PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung bestückt. Perfekter Rundlauf, präzise Gasannahme, perfekte Gasdosierung und geschmeidige Laufkultur tragen in der Kombination entscheidend zum Fahrvergnügen bei. Kombiniert mit Hondas geregelter HECS-3 Katalysatorsystem werden die Emissionen unter die strengen Vorschriften der EURO-3-Norm reduziert, ohne die hohe Leistung zu beeinträchtigen.

Chassis-Konzept

Speziell abgestimmte Leistung

Der Motor der Hornet ist zwar mit dem der CBR600RR verwandt und nutzt weitgehend gleiche Teile. Die Leistungsentfaltung ist mit Blick auf die aufrechte Sitzposition und den anvisierten Einsatzzweck eines universellen Streetfighters jedoch deutlich anders abgestimmt. Gezielte Modifikationen an Leistungsteilen bewirken ein stärkeres Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Dadurch ist spürbar kraftvollere Beschleunigung im Alltagsverkehr und aus Kurven heraus gegeben, bei gleichzeitig noch immer sehr dynamischer Spitzenleistung.

Unter dem Motor zentralisiertes Auspuffsystem

Zu den unverkennbaren Konstruktionsmerkmalen der Hornet gehört das Low-Slung-Auspuffsystem direkt unter dem Motorblock. Diese besondere Anordnung verhilft zu niedriger Schwerpunktlage und zur angestrebten Zentralisierung der Massen, was zu sicherem Fahrverhalten und leichtem Handling entscheidend mit beiträgt.

Typische Honda-Qualität

Die für Honda typische Zuverlässigkeit ist auch der Hornet 600 mit auf den Weg gegeben. Die konstruktive Qualität genügt im Ganzen wie im Detail auch höchsten Ansprüchen – solide, hochwertig und qualitativ überzeugend. Hondas Anspruch ist seit jeher, Produkte zu fertigen, die die Erwartungen der Käufer und Kunden nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Dieser Anspruch gilt selbstverständlich bei der Hornet 600.

Auch die Hornet 600 ist dafür ausgelegt, im harten Alltagseinsatz zuverlässig und sicher zu funktionieren und ihrem Besitzer problemlose Mobilität und möglichst viel Fahrvergnügen zu bereiten – neben jeder Menge Besitzerstolz und Freude an moderner Technik.

Die Hornet verfügt über ein Mono-Backbone-Fahrwerk, das vom Lenkkopf bis zur Schwingenaufnahme hinter dem Motor reicht. Wichtiges Konzept dahinter ist eine einfache und solide Konstruktion, die den Motor als zentrales Element einbezieht und so eine besonders ausbalancierte Steifigkeit bei geringem Gewicht ermöglicht. Dazu bleibt der kompakte Motor seitlich gut sichtbar und wird in der Seitenansicht nicht von Rahmenteilern verdeckt.

Mono-Backbone-Rahmen aus Aluminiumguss

Der Mono-Backbone-Rahmen der Hornet 600 besteht nicht, wie beim Ursprungsmodell, aus geschweißten Stahlrohren. Vielmehr handelt es sich um eine leichte und doch steife Aluminium-Gusskonstruktion, die im hochmodernen GDC-Verfahren (Gravity Die Cast) aus drei Teilen hergestellt wird. Der Motor übernimmt in dieser Konstruktion eine mittragende Funktion. Die drei Gussteile des Rahmens (vorderes oberes Rohr, Zentralrohr und Schwingenaufnahme) sind miteinander verschweißt.

Zentralisierte Masse

Um mit der neuen Konstruktion ein optimales und präzises Handling zu erreichen, wurde eine weitestgehende Zentralisierung der Massen angestrebt. Gewichtige Komponenten wie Motor und Auspuffsystem wurden so

nah wie möglich am Zentrum positioniert, während die weiter entfernten Teile leichter gemacht wurden. Die vergleichsweise kurze Nase sowie der schlanke und leichte Sitz am Heck reduzieren die träge Masse an den Fahrzeug-Enden, was sich positiv auf das Handling auswirkt. Das Ergebnis ist ein ausgesprochen kompakter Gesamtaufbau, der sich positiv auf das Handling sowie die Agilität bei schnellen Richtungsänderungen auswirkt.

Neue konisch zulaufende Aluminiumschwinge

Die Hornet 600 verfügt über eine konisch zulaufende Kastenschwinge aus Aluminium, die ebenfalls im GDC-Gussverfahren fabriziert wird. Das Bauteil glänzt nicht nur mit leichtem Gewicht und hoher Steifigkeit, sondern ist auch mit hochwertigen Achsaufnahmen ausgestattet. Die Länge der Schwinge (beachtliche 5 cm länger als bei der ersten Hornet) ist extra so bemessen, dass optimale Traktion beim Beschleunigen gewährleistet wird.

Leistungsfähige Radaufhängungen mit justierbarer Dämpfung

Damit die Hornet für sportliche Kurvenfahrten, schnelle Etappen über die Autobahn wie für dichten Stadtverkehr gewappnet ist, wurde sie mit leistungsfähigen Aufhängungssystemen ausgestattet. Eine stabile Upside-Down-Gabel und die Alu-Schwinge mit Monoshock-Federung gewährleisten besten Bodenkontakt und somit eine stets optimale Straßenlage.

Für noch mehr Fahrspaß lässt sich die Federung beim Modelljahrgang 2009 der Hornet 600 vorne wie hinten, etwa im Zweipersonenbetrieb oder mit Gepäck auf großer Tour, wunschgemäß einstellen.

Das Monoshock-Federbein der Hinterradaufhängung verfügt über eine 7-fache Verstellung der Federbasis und neu über eine verstellbare Zugstufen-Dämpfung. Der Federweg beträgt 128 mm.

Die Vorderrad-Telegabel in Upside-Down-Bauweise mit HMAS-Kartuschen-Dämpfersystem weist stattliche 41 mm Gleitrohr-Durchmesser auf. Neu ist die Möglichkeit, die Dämpfer-Zugstufe der Gabel individuellen Wünschen entsprechend einzustellen. Der Federweg beträgt 120 mm.

Felgen und Bremsen

Die Hornet 600 rollt auf breiten Niederquerschnittreifen (vorne: 120/70ZR17; hinten: 180/55ZR17), die ansonsten eher bei Supersport-Maschinen zum Einsatz kommen. Deren Performance hält, was der fette Look verspricht – präzise Kurvenkontrolle selbst bei sportlicher Fahrweise. Aufgezogen sind die Pneu auf modern gezeichnete Fünfspeichen-Aluminiumfelgen.

Schnelle Motorräder brauchen gute Bremsen. Deshalb ist die neue Hornet in der Standardversion vorne mit einem Paar Doppelkolben-Bremszangen ausgestattet, die auf 296 mm breite, schwimmend gelagerte Scheibenbremsen zugreifen. Hinten verzögert eine Einkolbenbremszange eine 240-mm-Einzelscheibenbremse und stellt geschmeidige, gut ansprechende Bremsverzögerung sicher.



Ausstattung

Wegfahrsperre HISS

Mit dem "Honda Ignition Security System" (HISS) ist serienmäßig ein wirksamer Diebstahlschutz mit an Bord. Diese Wegfahrsperre macht es unmöglich, das Motorrad unbefugt in Betrieb zu nehmen. Selbst Überbrücken oder ein Austausch der Zündschloss-Einheit würde nicht zum Ziel führen. Nur wenn einer der zwei Originalschlüssel im Zündschloss steckt, kann der Motor gestartet werden.

Antiblockiersystem Combined ABS

Das optional erhältliche Combined ABS, in Verbindung mit Dreikolben-Bremszangen vorne, ermöglicht perfekte Bremskontrolle und Bremskraftverteilung auch unter schwierigen Bedingungen. Als die Hornet 600 zur Saison 2007 auf den Markt eingeführt wurde, war sie das erste Performance Naked Bike in dieser Hubraumklasse, das wahlweise mit einem Antiblockiersystem erhältlich war.

Bei Hondas Combined ABS handelt es sich um eine Kombibremse, die besonders fortschrittlich und bedienungsfreundlich ausgelegt ist. Wird der Fußbremshebel betätigt, werden Vorder- und Hinterrad gleichzeitig verzögert. Über den Handbremshebel wird ausschließlich die Vorderradbremse aktiviert. Der ABS-Blockierschutz wirkt zuverlässig und sicher an beiden Rädern, selbst wenn die volle Bremsverzögerung abgerufen wird. Das ABS schützt bei Geradeausfahrt vor ungewolltem Überbremsen der Räder bei Verzögerungen im Grenzbereich oder auf glattem Untergrund.

Honda Originalzubehör

Honda Access Europe N.V. liefert zur Hornet 600 speziell abgestimmtes Originalzubehör, mit dem die Maschine weiter personalisiert werden kann und noch vielseitiger einsetzbar wird. Dazu gehören:

- Ein formschönes, getöntes Windschild, das dazu beiträgt, bei höheren Geschwindigkeiten den Winddruck auf den Oberkörper des Fahrers zu reduzieren.
- Ein Satz dekorativer Kunststoff-Ringprotektoren für das Kurbelgehäuse.
- Ein Hinterradkotflügel in Fahrzeugfarbe, mit integriertem Kettenschutz, der den Stoßdämpfer vor Schmutz und Steinschlag schützt.
- Eine farblich abgestimmte Soziussitzabdeckung, die den sportlichen Look weiter perfektioniert.
- Ein Bügelschloss, das im Fach unter dem Beifahrersitz oder der optionalen Beifahrersitz-Abdeckung während der Fahrt verstaut werden kann.
- Ein Satz Lenker-Heizgriffe, in fünf Stufen regelbar, und mit integriertem Schaltkreis zum Schutz der Batterie vor Entladung.
- Eine Faltgarage für den Outdoor-Einsatz.
- Ein Satz verchromter, dreidimensionaler Flügel-Logos mit Honda Schriftzug für den Tank.
- Ein Satz verchromter, dreidimensionaler Hornet Schriftzüge für die Seitendeckel.
- Eine Tacho-Abdeckung in Gold, maßgeschneidert für das Cockpit-Panel.
- Verschiedene Tankpads, wahlweise mit Flügel- oder HRC-Logo.
- Felgenreifstreifen-Sätze in verschiedenen Farben, optional mit Honda Racing Logo.
- Ein Montageständer aus Rundrohr, mit dem sich die Maschine am Hinterrad aufbocken lässt, z.B. für Reinigungs- oder Wartungsarbeiten.

- Ein Gepäcknetz zum Transport von Gegenständen auf Gepäckbrücke oder Beifahrersitz.
- Eine kompakte und leicht zu installierende Avert-Alarmanlage mit Bewegungsdetektor, Sirene und eigener Batterieversorgung, als zusätzlicher Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl. Ein „Sleep“-Modus mit besonders niedrigem Stromverbrauch schont die Batterie.

Technische Daten

Allgemein		
Modell		Hornet 600
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder, DOHC, 16 Ventile
Hubraum		599 cm ³
Bohrung x Hub		67 x 42,5 mm
Verdichtung		12 : 1
Max. Leistung		75 kW / 12.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		64 Nm / 10.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		1.350 min ⁻¹
Ölvolumen		3,5 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaufbereitung		PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser		36 mm
Luftfilter		Papierfilter
Tankinhalt		19 Liter (inkl. 4 Liter Reserve nach Warnanzeige)
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte digitale Transistorzündung
Zündzeitpunkt		10° vor OT (Leerlauf) ~ 60° vor OT (13.500 min ⁻¹)
Zündkerze		CR9EH-9 (NGK); U27FER-9 (ND)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 8,6 AH
Lichtmaschinenleistung		333 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 1 (aufgeblendet)
Antrieb		
Kupplung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung		Mechanisch, über Seilzug
Getriebe		6-Gang
Primärübersetzung		2,111 (76/36)
Gangstufen	1	2,750 (33/12)
	2	1,938 (31/16)
	3	1,556 (28/18)
	4	1,348 (31/23)
	5	1,208 (29/24)
	6	1,095 (23/21)
Endübersetzung		2,688 (43/16)
Endantrieb		O-Ring-Kette (#525)
Rahmen		
Typ		Mono-Backbone Aluminium-Gussrahmen

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.085 x 760 x 1.090 mm
Radstand		1.435 mm
Lenkkopfwinkel		25°
Nachlauf		99 mm
Sitzhöhe		800 mm
Bodenfreiheit		135 mm
Gewicht vollgetankt		198 kg , *205 kg
Max. Zuladung		197 kg
Zul. Gesamtgewicht		395 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	41 mm Upside-Down HMAS-Kartuschen-Teleskopgabel, Dämpfungs-Zugstufe einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Monoshockdämpfer mit 7-fach verstellbarer Federvorspannung, Dämpfer-Zugstufe einstellbar, 128 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Fünfspeichen Aluminiumgussräder
	Hinten	Fünfspeichen Aluminiumgussräder
Felgenreöße	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT5,50
Reifen gröÙe	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	180/55 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn	2,50 bar
	Hinten	2,90 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	296 x 4,5 mm Doppelscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszangen (Dreikolbenbremszangen bei Version mit Combined ABS*), schwimmende Scheiben, Sintermetall-Bremsbeläge
	Hinten	240 x 5mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange, Sintermetallbremsbeläge

* Combined ABS-Version