

CBR1000RR Fireblade

2010 Presseinformation



Einführung

Weltweit hat sich längst herumgesprochen, dass die CBR1000RR Fireblade in der Klasse der supersportlichen Big-Bikes das ultimative Sportmotorrad ist. Kompakt, leicht und unkompliziert zu beherrschen – wer sportliches Highend-Fahrvergnügen und beste Fahrbarkeit sucht, findet mit der Fireblade das Ziel aller Träume. Die Maschine verbindet begeisternde Optik mit modernster Technologie und ermöglicht auf Landstraße wie Rennstrecke eine phänomenale Performance, im Einklang mit leichter Fahrbarkeit. Das weltweit erste Antiblockiersystem in ihrer Klasse, speziell von Honda für den Einsatz in Supersport-Motorrädern entwickelt, verleiht dem Fahrer zusätzliche Sicherheit und sorgt für sportlich-dynamischen Fahrspaß erster Klasse.

“Total Control” lautete die Entwicklungs-Philosophie der ersten Fireblade von 1992. Dieses besonders leichte und bestens beherrschbare Sportmotorrad begeisterte viele Käufer. Nachfolgende Modellgenerationen wurden weiter entwickelt und nochmals verbessert – am Streben nach bestmöglicher Fahrbarkeit und “Total Control” wurde jedoch stets festgehalten.

Immer stärker an Bedeutung gewann das von Honda erfolgreich umgesetzte Konzept der zentralisierten Massen. Hierbei werden Gewicht und Masse effizient im Schwerpunkt der Maschine konzentriert. Daraus resultiert ein müheloses Handling, das sportliche Fahrweise noch selbstverständlicher und sicherer von der Hand gehen lässt. Ob langsame oder schnelle Kurven, eine Fireblade überzeugt mit Lenkpräzision und Top-Straßenlage, bietet messerscharfes Handling bei gleichzeitig vorbildlichem Geradeauslauf. Sicheres Feeling und Fahrspaß erreichen so immer neue Höhen.

Ein wichtiger Innovationssprung gelang 2008, als die Fireblade erneut entscheidend weiterentwickelt wurde. Ein komplett neuer Motor half, die Leistung auf ein neues Level zu hieven. Trotz mehr Power in allen Bereichen konnte das Ansprechverhalten nochmals optimiert werden. Als Folge lässt sich die CBR1000RR verblüffend leicht und Vertrauen einflößend beherrschen.

Ein neues Chassis trug dazu bei, das gutmütige Fahrverhalten auf ein bislang nicht gekanntes Niveau zu optimieren. Der schlanke Brückenrahmen, dank modernster Fine-Dye-Cast-Technologie aus vier Aluminiumgussteilen zusammen gesetzt, bietet dank optimaler Stabilität und ausgeklügelter Geometrie ideale Voraussetzungen für beste Highspeed-Fahreigenschaften und supersportliches Handling. Der elektronisch geregelte Lenkungsämpfer HESD trägt seinen Teil zum einmaligen Fahrverhalten der Fireblade bei.

Eine lange Schwinge trägt ihren Teil zu maximaler mechanischer Traktion am Hinterrad bei. Vor allem im Bereich um den Lenkkopf wurde dazu die Steifigkeit nochmals massiv verstärkt. Damit konnte das Feedback bei Bremsmanövern sowie beim Einlenken in Kurven, speziell bei extremer Gangart auf der Rennstrecke, nochmals verbessert werden.

Auch im punkto Design gelang mit der aktuellen Fireblade ein großer Wurf. Muskulöse Proportionen mit kurzen Überhängen unterstreichen die sportliche Linienführung. In dem optischen Auftritt spiegeln sich wichtige Grundprinzipien der japanischen Designschule wieder: Schlichte Zweckmäßigkeit, Liebe zum Detail und eine fast spirituelle Konzentration auf das Wesentliche, wie sie sich übrigens auch in den handwerklich perfekten Geräten japanischer Kampfkunst widerspiegeln von denen der Name Fireblade, zu deutsch Feuerklinge, inspiriert wurde.

Seit 2009 ist die Fireblade optional mit einem revolutionären Antiblockiersystem erhältlich. Mit dem elektronisch gesteuerten Combined ABS unterstreicht Honda seinen Führungsanspruch auf dem Gebiet sicherheitsfördernder Innovationen. Es ist das weltweit erste Antiblockier-Bremssystem, das speziell für den Einsatz in Supersport-Motorrädern konzipiert wurde.



Neu für 2010

Für den Modelljahrgang 2010 hat Honda die CBR1000RR Fireblade in Details weiter perfektioniert. Heck und Auspuffanlage wurden modifiziert; Änderungen an der Technik betreffen Kurbelwelle und Lichtmaschinenrotor und tragen dazu bei, die Fahrbarkeit weiter zu verbessern. Neue Farben und Graphics runden die Modellpflegemaßnahmen ab.

- Heck mit modifizierter Formgebung, Rücklichteinheit aus Klarglas
- Demontierbarer Kennzeichenhalter
- Auspuff-Abdeckung aus Aluminium
- Neue Graphics und Farben
- Optimierte Schwungmasse an Kurbelwelle und Lichtmaschinenrotor

Entwicklungskonzept

Für 2010 war es das Ziel der Honda-Techniker, insbesondere die Performance der CBR1000RR auf der Rennstrecke weiter zu schärfen. Die erfolgten Änderungen sind nicht von einschneidender Natur, tragen jedoch dazu bei, den Fahrspaß und die Kontrolle im Grenzbereich weiter zu optimieren und den sportiven Charakter der Maschine weiter zu verfeinern.

Design

Das Design der Fireblade Jahrgang 2010 setzt weiterhin Maßstäbe. Überarbeitet wurde am Heck die Form des Hinterrad-Kotflügels, auch die Montage eines Klarglas-Rücklichts trägt zur weiter modernisierten Anmutung bei. Blinker und Nummerschildhalter sind zu einer Einheit zusammen gefasst, die für Ausflüge auf Rennstrecken nunmehr mit wenigen Handgriffen komplett demontiert werden kann. Die Underslung-Auspuffanlage, die zum Konzept der zentralisierten Massen beiträgt, wurde mit einem neuen Top-Quality-Aluminium-Finish versehen.

Farb-Konzept

Der Modelljahrgang 2010 der Fireblade ist in drei neuen Farbvarianten erhältlich. Graphite Black mit Streifen in White/Black unterstreicht die sportliche Linienführung. Die Variante Silver Metallic/Pearl Fire Orange sorgt für einen eher kühnen optischen Auftritt. Die HRC Tricolour-Version darf als Hommage an das Jubiläum "50 Jahre Honda Racing" verstanden werden, das der weltgrößte Hersteller dieses Jahr feiert. Sporterfolge und typischer Honda-Racing-Look werden hier erfolgreich visualisiert. Die Grundfarbe der Tricolor-Variante ist Weiß, dazu schmücken HRC-Sticker und farbige Dekostreifen die Verkleidung. Alle Farbvarianten sind wahlweise mit oder ohne C-ABS erhältlich.

Farben

- Graphite Black (White/Black stripes)
- Digital Silver Metallic/ Pearl Fire Orange
- Pearl Sunbeam White (Tricolor - HRC)

Motor

Der flüssigkeitsgekühlte Reihenvierzylinder der CBR1000RR präsentiert sich imponierend als in allen Belangen überzeugendes Kraftpaket. Spitzenleistung, Drehmoment, Laufkultur – das Herz der Fireblade vermag von Allem reichlich zu bieten. Eine dual-sequentielle, elektronische PGM-DSFI-Benzineinspritzung stellt erstklassige Kraftentfaltung und beste Performance sicher. Die gesamte Konstruktion ist auf geringes Gewicht optimiert. Die Bauweise mit beschichteten Aluminium-Zylindern ohne Laufbuchsen liefert dazu einen wichtigen Beitrag.

Um die seidige Laufkultur und speziell das Ansprechverhalten bei sportlicher Fahrweise auf der Rennstrecke zu optimieren, widmeten die Honda-Ingenieure auftretenden Drehmomentsprüngen ihr besonderes Augenmerk. Um diese auszugleichen, wurde der Lichtmaschinenrotor mit mehr Schwungmasse versehen und entsprechend dazu wiederum die Stabilität der Kurbelwelle angepasst. Aus dem Mehrgewicht an Kurbelwelle und Lichtmaschine resultiert insgesamt ein Schwungmassen-Zuwachs um 6.87 %. Die dadurch erzielte bessere "Throttle-Control" wird übrigens ohne Zunahme des Gesamtgewichts erreicht. Einzelne Aluminiumschrauben am Zylinderkopf, dünnwandigere Partien am Auspuff sowie ein kleinerer Kühlerlüfter gleichen das Gewicht exakt wieder aus.

Die „Honda Assist Slipper Clutch“, die schräge Anlaufrahmen verwendet, um die Kupplung zu trennen, wenn bei harten Bremsvorgängen das Hinterrad zu stempeln droht, rückt dank konstruktiver Kniffe auch beim Gasaufziehen nach Kurven geschmeidig ein. Weiterer Vorteil: Geringe Handkraft zum Betätigen der Kupplung.

Fahrwerk

Der Unterflur-Schalldämpfer der Fireblade verfügt über zwei integrierte Auslaßklappen, deren Steuerung dazu beiträgt, dass sowohl der Durchzug bei mittleren Drehzahlen als auch die Spitzenleistung praxisgerecht weiter optimiert werden. Die EURO-3-Abgasnorm wird mittels Hondas bewährtem HECS3-Katalysator mit Lamdasonde erreicht. Das System überwacht die Abgase und steuert das Luft-/Kraftstoffgemisch so, dass stets optimale Verbrennungseffizienz gegeben ist und die Abgasemissionen bei allen Drehzahlen bestmöglich gereinigt werden.

In der Fireblade steckt das geballte Know-how von Hondas MotoGP-Rennmaschinen. Der Aluminiumrahmen, aus insgesamt vier miteinander verschweißten Gußteilen aufgebaut, ist leicht und mit größter Präzision gefertigt. Die exakt berechnete und in zahllosen Fahrttests verfeinerte Konstruktion bedingt das perfekte Fahrverhalten sowie das magische Handling der CBR1000RR.

Hochwertige Radführungen tragen zum Top-Fahrverhalten der Fireblade bei. Vorne federt eine voll einstellbare, stabile 43-mm-Upside-Down-Gabel. Das Hinterrad wird an einer Unit-Pro-Link-Schwinge mit integriertem Aufhängungssystem geführt, welches Rahmen und Lenkung von den Belastungen des Hinterrades isoliert.

Mit an Bord ist Hondas HESD-Lenkungsämpfer, der elektronisch angesteuert wird und hydraulisch dämpft. Die geniale Konstruktion, deren Funktion abhängig von Geschwindigkeit und Beschleunigung ist, ermöglicht perfekte Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten und erlaubt dennoch ein optimales Handling auch bei geringem Tempo.

Bremsen

An der Vorderradgabel ist eine Doppelscheibenbremse mit radial verschraubten Vierkolben-Monoblock-Festsattelbremszangen verbaut, die auf schwimmend gelagerte Bremsscheiben mit 320 mm Durchmesser zugreifen. Am Hinterrad verzögert eine Einscheibenbremse mit 220 mm Durchmesser, die von einem Einkolben-Schwimmsattel in die Zange genommen wird.

Elektronisch kontrolliertes "C-ABS"

lediglich die Kontrolle durch den Fahrer unterstützt.

Der Modulator für die Vorderradbremse findet zwischen Motor und Auspuffkrümmer Platz, der für den Hinterrad-Stopper in Bereich hinter dem Schwingenlager. Die Blackbox der ABS-Stuerelektronik ist im Rahmendreieck platziert.

Das neue Combined ABS-System wird elektronisch gesteuert. Beim Betätigen von Handbremshebel oder Fußhebel werden Vorder- und Hinterrad gemeinsam verzögert. Die Steuerelektronik regelt die Bremskraftverteilung. Bei Vollbremsungen, im Grenzbereich der Reifenhaftung, wird die Bremskraftverteilung so geregelt, dass eine optimale Bremsung mit möglichst kurzem Bremsweg erfolgt.

Die elektronische Steuerung bewirkt eine extrem schnelle und präzise Steuerung der Bremskraft sowie eine sensible Verteilung auf beide Räder. Dies ist nur möglich, weil die Modulatoren auf direktem Weg und getrennt angesteuert werden. Gleichzeitig werden Einflüsse auf das Fahrverhalten minimiert. Die Regelintervalle sind speziell abgestimmt, damit die Antiblockierwirkung besonders geschmeidig eingreift. Ein Pulsieren am Handhebel im Regelbereich entfällt beim elektronischen C-ABS völlig.

Das C-ABS gehört nicht zur Serienausstattung der CBR1000RR, sondern wird optional als Sonderausstattung angeboten.

Originalzubehör

Honda Access Europe N.V. bietet zur Fireblade optional umfangreiches und speziell abgestimmtes Honda Originalzubehör an, mit dem die Maschine weiter personalisiert werden kann und noch vielseitiger einsetzbar wird. Dazu gehören:

- Diverse gewichtsoptimierte Carbonfaserteile: eine Hinterradabdeckung zum Schutz der innen liegenden Fahrwerksbereiche, ein Vorderrad-Kotflügel, der auch die unteren Gabelrohre schützt, sowie dekorative Blenden für das Fireblade-Motorgehäuse, zum Aufsetzen auf Lichtmaschinendeckel und Kupplungsdeckel.
- Ein eleganter Hinterradkotflügel in Fahrzeugfarbe, der den Stoßdämpfer vor Schmutz und Steinschlag schützt (nur für die Version ohne ABS).
- Ein Tankpad und eine Tankdeckelblende in Carbonoptik mit HRC-Emblem.
- Eine farblich passende Soziussitzabdeckung, die den sportlichen Look einer Einpersonen-Höckersitzbank weiter perfektioniert.
- Einen Satz dekorativer Felgenaufkleber mit dem Honda Racing-Logo.
- Eine 30 mm höhere Windschutzscheibe mit Honda Racing Logo, wahlweise klar oder in dunkel getönter Ausführung, für verbesserten Windschutz und Langstreckenkomfort.
- Ein Satz Verkleidungsschützer aus schwarzem Nylon zur Reduzierung des Beschädigungsrisikos.
- Ein Austauschitz für den Fahrer aus speziellem Elastomerschaum, für erhöhten Komfort auf längeren Strecken.
- Ein für die Fireblade maßgeschneiderter, schlanker Tankrucksack.
- Eine exakt auf den Beifahrersitz passende Tasche als Extrastauraum.

- Eine Aerto-Alarmanlage mit Bewegungsdetektor, Sirene und eigener Batterieversorgung als zusätzlicher Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl. Ein „Sleep“-Modus mit besonders niedrigem Stromverbrauch schont die Batterie.
- Ein Bügelschloss zum Verstauen im Fach unter dem Beifahrersitz oder der optionalen Heckverkleidung.
- Ein Montageständer aus Rundrohr, mit dem sich die Maschine am Hinterrad aufbocken lässt, z.B. für Reinigungs- oder Wartungsarbeiten.

Technische Daten

Allgemein		
Modell		CBR1000RR Fireblade
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder, DOHC, 16 Ventile
Hubraum		999 cm ³
Bohrung x Hub		76 x 55,1 mm
Verdichtung		12,3 : 1
Max. Leistung		131,0 kW / 12.000 min ⁻¹
Max. Drehmoment		112,0 Nm / 8.500 min ⁻¹
Leerlaufdrehzahl		1.200 min ⁻¹
Ölvolumen		3,7 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaubereitung		PGM-DSFI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser		46 mm
Luftfilter		Papierfilter-Element
Tankinhalt		17,7 Liter (inkl. 4 Liter Reserve)
Fuel Consumption		15,8 (WMTC mode)
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte digitale Transistorzündung
Zündzeitpunkt		3.2° BTDC (idle) ~ 45° BTDC (7,500min ⁻¹)
Zündkerze		IMR9E-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 6 AH
Lichtmaschinenleistung		372 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 2 (aufgeblendet)
Antrieb		
Kupplung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung		mechanisch, über Seilzug
Getriebe		6-Gang
Primärübersetzung		1.717 (79/46)
Gangstufen	1	2.286 (32/14)
	2	1.778 (32/18)
	3	1.500 (33/22)
	4	1.333 (32/24)
	5	1.214 (34/28)
	6	1.138 (33/29)
Endübersetzung		2.625 (42/16)
Endantrieb		O-Ring-Kette (#530)
Rahmen		
Typ		Gussaluminium-Brückenrahmen

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.080 x 685 x 1.130 mm
Radstand		1.410 mm
Lenkkopfwinkel		23° 18'
Nachlauf		96,3 mm
Wenderadius		3,2 m
Sitzhöhe		820 mm
Bodenfreiheit		130 mm
Gewicht vollgetankt		199 kg (V: 105 kg; H: 94 kg)
Max. Zuladung		180 kg
Zul. Gesamtgewicht		379 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	43 mm-Ø-HMAS-Upside-Down-Gabel; Federvorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Unit Pro-Link mit gasdruckunterstütztem HMAS Federbein; Federvorspannung, 10-fach verstellbar, Zug- und Druckstufendämpfung stufenlos einstellbar, 135 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Hohlgegossenes Dreispeichen-Aluminiumrad
	Hinten	Hohlgegossenes Dreispeichen-Aluminiumrad
Felgenreise	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT6,00
Reifengröße	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	190/50 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn	2,5 bar
	Hinten	2,9 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	320 x 4,5 mm Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenbremszangen und Sintermetallbelägen
	Hinten	220 x 5 mm Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbelägen