

Presseinformation

23. September 2011

CBR1000RR Fireblade 2012

20 Jahre "Total Control"

Neues Design, neue Vorder- und Hinterradaufhängung, neue Räder, Volldigital-Display und überarbeitetes Mapping der Kraftstoffeinspritzung, so geht die Fireblade in die Saison 2012.

Modellübersicht

Die CBR1000RR 2012 baut auf dem Erbe der "Total Control" auf, die ihre Vorgänger seit 20 Jahren – seit der ersten Präsentation ihres richtungsweisenden Vorläufermodells, der CBR900RR auf der Motorradmesse EICMA 1991 – geprägt hat. Seit damals wurde im Zuge der schrittweisen Weiterentwicklung der Maschine eine Neuerung nach der anderen hervorgebracht, dabei jedoch stets ihre Hauptstärke – die perfekte Balance zwischen Leistung und Kontrolle – beibehalten.

Presseinformation

Im Rahmen des allgemeinen Entwicklungskonzepts "natürliche Evolution im Bereich Supersport" hat sich das Entwicklungsteam der Fireblade 2012 auf das Fahrwerk konzentriert, um den Fahrspaß noch weiter zu steigern.

Zu diesem Zweck wurden insbesondere neue Räder sowie eine neue Vorder- und Hinterradaufhängung für noch besseres Handling, mehr Traktion und Bremsleistung eingeführt. Die moderne rennsporterprobte Doppelrohr-Technologie am hinteren Stoßdämpfer wird von Honda erstmals in einem Serien-Motorrad eingesetzt. Zudem hat das Team ein neues, noch aggressiveres Styling entwickelt, das die Dynamik und pure Geschwindigkeit der neuen CBR1000RR besser zur Geltung bringt.

Das neue, voll digitale Cockpit wurde um Funktionen ergänzt, die das Motorrad noch komfortabler machen und den Fahrer dabei unterstützen, das Beste aus Hondas aufregendster und modernster Supersport-Maschine herauszuholen: dem Modell zum 20. Jubiläum der CBR1000RR Fireblade.

Hirofumi Fukunaga, Projektleiter Fireblade 2012

Presseinformation

Um es mit den Worten von Hirofumi Fukunaga, Projektleiter für die Fireblade 2012, auszudrücken: "Dieses Modell bietet auch den erfahrensten Supersport-Motorradfans das Vergnügen, eine CBR1000RR zu besitzen und dabei gleichzeitig ein sportlicheres Fahrgefühl und mehr Fahrspaß als je zuvor zu erleben, sei es auf kurvigen Straßen oder auf der Rennstrecke."

Wichtige Merkmale

Styling

Dynamic Styling-Paket NEU

Die neue Front, die zweilagige Verkleidung und das Heck verleihen der CBR1000RR 2012 einen aggressiveren, noch dynamischeren Look.

Fahrwerk

Doppelrohr-Stoßdämpfer (Balance Free Rear Cushion) NEU

Der neue Hinterradstoßdämpfer, der nun erstmals in einem Serienmotorrad verbaut ist, basiert auf einem Doppelrohr-Design, das für ein sanfteres und präziseres Ansprechen, eine hervorragende Dämpfung und eine verbesserte Traktion sorgt.

Big Piston-Vorderradgabel NEU

Die Fireblade 2012 ist mit einer 43 mm Upside-down-Teleskopgabel mit Big Piston-Technologie ausgestattet. Durch ihr einzigartiges Design zur Verringerung des Innendrucks ermöglicht die Big Piston-Vorderradgabel eine bessere Dämpfung, mehr Grip am Vorderrad und eine höhere Bremsstabilität.

Presseinformation

Räder

12-Speichen-Räder NEU

Atemberaubende 12-Speichen-Aluminiumräder gewährleisten hervorragende Steifigkeit in Kombination mit der neuen Upside Down-Gabel und sorgen dadurch für ein noch besseres Handling.

Cockpit

Verbesserte LCD-Ausstattung NEU

Jetzt mit Laptimer, Ganganzeige und Tachometer mit vier verschiedenen Display-Modi.

Kupplung

Anti-Hopping-Kupplung

Reduziert das auf das Hinterrad übertragene Motor-Rückdrehmoment beim Herunterschalten, erhöht die Fahrwerk-Stabilität beim Abbremsen und bei der Einfahrt in Kurven.

Lenkung

HESD-Lenkungsdämpfer der zweiten Generation

Als unverzichtbare Komponente für eine derart leichte, kompakte, aber dennoch leistungsfähige Maschine gewährleistet der elektronische Lenkungsdämpfer von Honda sowohl die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten als auch die leichtgängige, feinfühligere Lenkung bei langsamer Fahrt.

Bremsen

Combined ABS

Optional ist die Fireblade 2012 mit Hondas zukunftsweisendem, elektronisch gesteuertem Combined ABS-Bremssystem ausgestattet. Es kombiniert die Sicherheit von Hondas Combined Bremssystem mit einem Antiblockiersystem, das speziell für Supersport-Motorräder konstruiert wurde.

Presseinformation

Motor

Überarbeitete PGM-DSFI-Abstimmung NEU

Die CBR1000RR hat ihren ausserordentlich leistungsfähigen 999 cm³ Vierzylinder-Reihenmotor behalten, durch das neue Treibstoffeinspritzsystem lässt sich die Maschine jetzt noch präziser fahren, insbesondere bei kleiner Drosselklappenöffnung.

Modelldetails

Styling

Pure Geschwindigkeit und Dynamik

Leitmotiv für das CBR1000RR-Vorgängermodell waren die Themen 'kompakte und leichte Bauweise' sowie 'zentralisierte Massen'. Für 2012 entschied man sich für ein Styling, das die pure Geschwindigkeit und das dynamische Potenzial der CBR1000RR unterstreicht. Einige Stylingbesonderheiten wurden übernommen – so wurde beispielsweise der gewohnte vertikale Spalt in der seitlichen Verkleidung beibehalten, der für visuelle Kontraste sorgt. Resultat ist ein anmutigeres Profil, das den Blick von der spitzer gewordenen Front und den überarbeiteten Lufteinlässen zum eleganteren Heck lenkt. Gesamteffekt ist eine dynamischer und schneller wirkende Maschine, deren stark definierte Linien keinen Zweifel an ihrem Leistungspotenzial aufkommen lassen.

Aerodynamisch wirksame zweilagige Verkleidung

Die neue CBR1000RR basiert auf einem zweilagigen Verkleidungskonzept für verbesserte Funktionalität. Durch die Verkleidung bildet sich ein großer, ruhiger Luftstrom um den Fahrer, der den Komfort erhöht und gleichzeitig dazu beiträgt, Luft in das Kühlsystem anzusaugen. Das ausgeklügelte Design dieser Oberflächen trägt zudem zum aggressiven Look der Maschine bei. Ein in die Front integrierter Windabweiser reduziert den aerodynamischen Auftrieb bei hoher Geschwindigkeit und sorgt damit für ein besseres Handling.

Presseinformation

Fahrwerk

Doppelrohr-Stoßdämpfer (Balance Free Rear Cushion)

Wesentliche Vorgaben für die Weiterentwicklung der Fireblade-Aufhängung waren ein gefühlvolleres Ansprechverhalten, ein komfortableres Fahrgefühl sowie mehr Grip und Traktion. Die Hinterradaufhängung basiert auf der Unit Pro-Link-Konfiguration und wurde erstmals bei einem Honda-Serienmotorrad mit Doppelrohr-Stoßdämpfer ausgestattet.

In Zusammenarbeit mit Showa, dem weltweit führenden Spezialisten für Aufhängungssysteme, entwickelt, wurde anstelle des Einrohrdesigns ein „Balance Free Rear Cushion“ im Doppelrohrdesign eingesetzt: ein Stoßdämpfergehäuse und ein Innenzylinder. Der Stoßdämpferkolben ist ohne Ventile ausgeführt. Stattdessen wird die Dämpfungskraft erzeugt, indem das verdrängte Öl durch eine separate Dämpfungskomponente verschoben wird.

Beim herkömmlichen Aufbau wurde die Dämpfungskraft auf der Kompressionsseite an zwei Stellen über ein Haupt- und ein Nebendämpferventil erzeugt. Durch den Wegfall des Nebenventils und die Konzentration auf eine Stelle können Druckveränderungen innerhalb des Dämpfers nun noch sanfter gesteuert werden. Und da bei hohem Druck nicht nur eine geringe Ölmenge genutzt wird, spricht die Dämpfungskraft schneller an und kann während der Lasteinleitung ganz sanft aufgebaut werden. Zudem kann die Dämpfungskraft sanft erzeugt

Presseinformation

werden, wenn aufgrund von geringfügigen Druckveränderungen von Entspannung auf Kompression umgestellt wird.

Der Doppelrohr-Stoßdämpfer gewährleistet eine konstantere Dämpfung über den gesamten Fahrverlauf, eine verbesserte Federung und damit eine verbesserte Traktion, da der Kontakt zwischen Hinterreifen und Straße oder Streckenoberfläche konsistenter aufrecht erhalten wird. Diese Technologie hat sich bereits beim berühmten 8-Stunden-Rennen von Suzuka und der japanischen Straßenmeisterschaft für Superbikes bewährt. Eine mit dem Balance Free Rear Cushion von Showa ausgerüstete CBR1000RR Fireblade konnte bereits die japanische Superbike-Meisterschaft 2010 für sich entscheiden und hat damit die Vorteile dieser völlig neuartigen Aufhängungslösung unter Beweis gestellt.

Doppelrohr-Stoßdämpfer der Fireblade 2012

Gut zugängliche Einstellung der Hinterradaufhängung

Die Kombination aus Hondas Unit Pro-Link-Hinterradaufhängung und dem Balance Free Rear Cushion von Showa bietet mehr als eine reine Leistungssteigerung der Hinterradaufhängung und verbesserte Traktion. Damit

Presseinformation

Straßen- und Rennfahrer Hinterradfederung und Dämpfungsstufenleistung einfacher einstellen können, wurde die Einstellung gut zugänglich, links versetzt an der Oberseite des Dämpfergehäuses angeordnet. Auf diese Weise kann die Hinterradaufhängung schneller an die unterschiedlichen Fahrbedingungen und Erfordernisse angepasst werden.

Big Piston-Vordergabel

Als Ergänzung zum Doppelrohr-Stoßdämpfer wurde die Vorderradaufhängung nun als 43 mm Upside-Down-Teleskopgabel mit der Big Piston-Vordergabeltechnologie von Showa konstruiert. Diese Gabel basiert auf einer einzigartigen Konstruktion mit höherem Dämpfungsvolumen, die den hydraulischen Druck, der bei Kompression und Entspannung der Gabeln entsteht, effektiv reduzieren. Resultat ist ein verringertes Spiel beim Anfangskolbenhub sowie eine sanftere Dämpfung, die dazu beiträgt, den Reifenkontakt mit Straße oder Rennstrecke zu vergrößern und dem Fahrer dadurch ein besseres Handling, ein exzellenteres Gespür für das Vorderrad und eine deutlich verbesserte Stabilität bei heftigen Bremsvorgängen ermöglicht.

Räder

Presseinformation

12-Speichen-Aluminiumräder

Die CBR1000RR 2012 wurde mit neuen 12-Speichen-Aluminiumrädern ausgestattet, die eine konsequenter Steifigkeit bieten. In Kombination mit der neuen Aufhängung ermöglichen diese Reifen ein verbessertes Handling und mehr Feedback für den Fahrer.

Rahmen

Aluminiumrahmen mit optimierter Steifigkeit

Der vierteilige Aluminiumrahmen der CBR1000RR vereint alle Merkmale eines Hochleistungsrahmens in sich. Er bietet einen optimalen Ausgleich zwischen Belastbarkeit, Steifigkeit und geringem Gewicht, der für ein hervorragendes Handling und ein starkes Leistungs-Gewichts-Verhältnis erforderlich ist. Eng um die Hauptkomponenten der Maschine herum angeordnet, trägt der Rahmen zudem zur Umsetzung des Konzepts der zentralisierten Massen bei, einem der Leitgedanken von Hondas Renn- und Straßenmotorrädern, der sowohl für Stabilität als auch für agiles Handling sorgt. An der Rahmen-Hinterseite ist die Gullwing-Schwinge bewusst lang ausgeführt. Diese funktioniert zusammen mit der innovativen Unit Pro-Link-Hinterradaufhängung, einer Konfiguration, die von Hondas 990 cm³

Presseinformation

RC211V MotoGP-Rennmaschine übernommen wurde und herausragende Traktion sowie ein Höchstmaß an Feedback für den Fahrer gewährleistet.

Lenkungsämpfung

Hondas HESD-Lenkungsämpfer der zweiten Generation

Herkömmliche hydraulische Lenkungsämpfer verbessern die Stabilität bei hoher Geschwindigkeit, machen die Lenkung bei geringer Geschwindigkeit jedoch unnötig schwer. Das HESD-System (Honda Electronic Steering Damper) der CBR1000RR überwacht unter anderem die Geschwindigkeit des Motorrads und passt die Dämpfungskraft entsprechend an. Dadurch wird die Stabilität bei hoher Geschwindigkeit oder starker Beschleunigung durch Minimierung plötzlicher Lenkeinschläge verbessert, während die Lenkung bei niedriger Geschwindigkeit dennoch leichtgängig und unverfälscht bleibt.

Bremsen

Unvergleichliche Bremskraft

Seit 2009 wird die CBR1000RR optional mit elektronisch gesteuertem "Combined ABS" (C-ABS) angeboten, einem leistungsstarken Antiblockiersystem, das speziell für Supersport-Maschinen entwickelt wurde. Dieses revolutionäre System macht Schluss mit dem pulsierenden Effekt der herkömmlichen ABS-Technologie bei Motorrädern und stellt dem Fahrer sichere und leistungsstarke Bremsen zur Verfügung, die auch in schwierigen Situationen nicht mehr blockieren. Gleichzeitig optimiert das kombinierte Bremssystem kontinuierlich die Verteilung der angewandten Bremswirkung und hält das Hinterrad am Boden.

Umfangreiche Tests auf Straßen und Rennstrecken haben gezeigt, dass mit Hilfe des C-ABS-Systems die gesamte verfügbare Bremskraft genutzt werden kann, ohne dass die Gefahr des Blockierens oder Stotterns besteht. Die leistungsstarken Vorderbremsen beinhalten radial montierte Vier-Kolben-Bremssattel und schwimmend gelagerte 320 mm-Scheiben. Um das Gewicht

Presseinformation

weiter zu verringern und eine optimale Steifigkeit zu gewährleisten, wurden die Bremssättel aus einem einzigen Aluminiumteil gefertigt.

Ausstattung

Volltext-LCD-Display-

Die neue CBR1000RR ist mit einem LCD-Multifunktionsdisplay ausgerüstet, das sämtliche Parameter anzeigt, von der Ganganzeige bis hin zu Kühlmitteltemperatur und Geschwindigkeit. Das Cockpit-Display wird von einem digitalen Drehzahlmesser dominiert. Daneben sind die folgenden numerischen Anzeigen vorhanden: Gangposition, Kühlmitteltemperatur, Geschwindigkeit, Uhrzeit/Rundenzeit, Tageskilometer/Verbrauch und Kilometerzähler/numerischer Tachometer. Am unteren Displayrand sind Leuchten für Funktionen wie Fernlicht, Leerlauf und Blinkerfunktion anordnet.

Das neue Cockpit der Fireblade 2012

Presseinformation

Individuell einstellbares Cockpit

Der Tachometer ist bei unterschiedlichsten Lichtverhältnissen klar und einfach abzulesen und verfügt über vier Anzeigemodi: Herkömmlich - mit schwarzen LCD-Segmenten, die die aktuelle Drehzahl anzeigen, Invers - mit schwarzen LCD-Segmenten, die die verbleibende Drehzahl anzeigen, Peak Hold - zeigt die Drehzahl im herkömmlichen Modus an und verfügt zudem über ein Kontrollsegment, das die erreichte Spitzendrehzahl anzeigt, und Single Segment - wobei die aktuelle Motordrehzahl in einem einzelnen Segment angezeigt wird. Zudem kann der Kilometerzähler auf die numerische Drehzahlanzeige umgeschaltet werden.

Laptimer

Für den Laptimer, einem wichtigen Tool beim Fahren auf der Rennstrecke, stehen ebenfalls vier Modi zur Verfügung. Neben dem Rundentimer selbst zeigt das Display durchschnittliche Treibstoffeffizienz, gefahrene Kilometer und abgelaufene Gesamtzeit an. Für die Abschlussauswertung nach einem Rennen können im Recall-Modus die schnellste Rundenzeit und die entsprechende Runde erneut aufgerufen werden.

Presseinformation

5-stufiger Schaltblitz

Um die Leistung maximal auszuschöpfen und den Schaltvorgang bei optimaler Motordrehzahl vorzunehmen, ist die fünfstufige Schaltanzeige mit gut sichtbaren weißen LEDs ausgerüstet, deren Helligkeit individuell eingestellt werden kann. Die LEDs leuchten in Abhängigkeit von der Motordrehzahl nacheinander auf und blinken schließlich bei der vorab definierten Motordrehzahl (als Standardwert sind 13.000 U/min eingestellt, der Wert ist jedoch zwischen 4.000 und 13.000 U/min frei wählbar). Das Intervall zwischen den einzeln aufleuchtenden LEDs kann zudem auf 0, 200 oder 400 U/min eingestellt werden.

Motor

Kompakter, leistungsstarker und leichter flüssigkeitsgekühlter DOHC 4-Zylinder-Reihenmotor

Die Fireblade war von Anfang an mit einem 4-Zylinder-Reihenmotor ausgerüstet, der hohe spezifische Leistung mit geringem Gewicht und kompakter Baugröße kombiniert, die für ein agiles Fahrverhalten notwendig sind. Mit einer Bohrung von 76 mm, einem Hub von 55,1 mm – und damit einem Gesamthubraum von 999 cm³ – und Zylinderwänden mit Nickel-Silikon-Karbid (Ni-SiC)-Beschichtung, die die Reibung reduzieren und eine hohe Zuverlässigkeit gewährleisten, ist der Motor für hohe Drehzahlen, auch in Rennanwendungen, konzipiert. Äußerst leichte Motorkomponenten steigern Motorleistung und Handling noch weiter, indem sie dazu beitragen, das Gesamtgewicht der Maschine zu reduzieren.

Presseinformation

Präzise Kontrolle

Das aus dem Rennsport stammende Programmed Dual Sequential Fuel Injection-System (PGM-DSFI) wurde 2012 im Hinblick auf eine noch präzisere Treibstoffversorgung und die stets verfügbare Übertragung der nutzbaren Leistung neu eingestellt. Dabei wurde insbesondere auf das Ansprechverhalten bei geringer Öffnung der Drosselklappe Wert gelegt.

Die CBR1000RR-Ingenieure haben sich vor allem auf die Motorreaktion bei niedrigen Geschwindigkeiten konzentriert, um eine feinfühligere, vorhersagbare und progressive Reaktion bei der Fahrt auf kurvenreichen Landstraßen oder beim Abbiegen bei niedriger Geschwindigkeit zu gewährleisten. Das Ergebnis ist ein Motor, der präziser auf die Eingaben des Fahrers reagiert und über das Hinterrad eine bessere Straßenlage gewährleistet. So lässt sich die Maschine auch auf anspruchsvollen Straßenabschnitten oder Rennstrecken noch besser manövrieren und stellt zudem eine flexibel einsetzbare, lineare Beschleunigung zur Verfügung.

Presseinformation

Gleichmäßige, verfügbare Leistung

Trotz gewaltiger Leistung und Drehmoment wurden alle erdenklichen Anstrengungen unternommen, um sämtliche Motorfunktionen in ein ausgewogenes Supersport-Fahrerlebnis zu integrieren. 2010 wurden die Schwungscheiben der Lichtmaschine vergrößert und die Steifigkeit der Kurbelwelle entsprechend erhöht. Durch diese Änderungen wurde die Trägheitsmasse der Kurbelwelle um 6,87 Prozent erhöht, wodurch eine gleichmäßigere und konsistentere Leistungsabgabe bei verbesserter Drosselklappensteuerung gewährleistet wird. Verbesserungen, wie beispielsweise die Umstellung auf eine Aluminium-Zylinderkopfschraube, dünnwandige Flansche für das Abgasrohr und einen kleineren Lüftermotor, tragen gleichermaßen dazu bei, eine Erhöhung des Gesamtgewichts zu vermeiden.

Abgasemissionen

Das Abgassystem wurde konzipiert, um die Schadstoffemissionen einzudämmen. Im Auspuff wird ein effektiver Katalysator mit hoher Absorptionskraft eingesetzt, der das Treibstoffgemisch in Kombination mit der Lambdasonde permanent auf das effizienteste Verbrennungsgemisch einstellt und für die Erfüllung der EURO 3-Norm sorgt.

Anti-Hopping-Kupplung

Die CBR1000RR ist mit einer Anti-Hopping-Kupplung gleichen Typs ausgerüstet, der bereits in der 800 cm³ RC212V MotoGP-Rennmaschine eingesetzt wurde. Das Design gewährleistet die volle Übertragung der Motorleistung bei extrem sanften Schaltvorgängen und angenehm leichtem Schaltgefühl. In der kritischen Kurveneingangsphase, in der der Fahrer bremsen, die Kurvenlinie beurteilen und gleichzeitig das Getriebe herunterschalten muss, verringert die Rutschkupplung die Last, indem sie das

Presseinformation

vom Motor auf das Hinterrad übertragene Drehmoment und damit auch das Risiko reduziert, dass der Reifen die Haftung verliert. Auf diese Weise wird die Stabilität verbessert und ein sanftes Schaltverhalten gewährleistet.

Farben

Die CBR1000RR 2012 ist in drei Farben erhältlich.

- Pearl Sunbeam White
- Victory Red
- Graphite Black

Presseinformation

Geschichte der Fireblade

Im November 1991 präsentierte Honda die erste CBR900RR - eine Maschine, die den Supersport-Sektor revolutionieren würde. In den 20 Jahren davor, nach Markteinführung der CB 750 als erstes Superbike, hatte sich bereits viel verändert. Fahrwerkssteifigkeit, Motorleistung und die ausgeklügelte Aufhängung wurden erheblich weiterentwickelt, allerdings wurden die Supersport-Maschinen auch deutlich schwerer. Ein spezielles Team von Honda unter der Leitung von Tadao Baba wusste, dass es einen Ausweg gab. Wenn man Masse und Gewicht eines Motorrads reduziert, kann man höhere Geschwindigkeiten mit weniger Leistung erreichen. Auf der Basis dieser Überlegung war Honda in der Lage, ein Motorrad mit unvergleichlicher Brems- und Kurvenleistung zu bauen, das die Konkurrenz völlig sprachlos zurückließ. Dank seiner Reaktionsfreudigkeit konnte dieses Serienmotorrad ein Fahrgefühl vermitteln, das eigentlich nur Spezial-Rennmaschinen bieten. Mit der Markteinführung der CBR900RR Fireblade hatte sich die Supersport-Welt für immer verändert.

Die CBR900RR blieb über die gesamten 1990er Jahre sowie Anfang des 21. Jahrhunderts der Maßstab für Höchstleistungen. Dies wurde durch die Sorgfalt bei der Entwicklung, die ununterbrochene Entwicklung neuer Technologien und das unermüdliche Engagement für das Konzept der "Total Control" erreicht, das die Original CBR900RR zum Maßstab ihrer Klasse gemacht hat. Der Hubraum stieg auf 893 cm³, über 919 cm³ und 929 cm³ schließlich auf 954 cm³, die entsprechende Steigerung der Leistungsabgabe entsprach dabei stets den Fortschritten in den Bereichen Rahmen-, Bremsen- und Aufhängungstechnologie.

Die Umstellung des MotoGPs auf Viertaktmaschinen mit 990 cm³ ab 2002 und die Regeländerung der Superbike-Weltmeisterschaften im Jahr 2004, durch die

Presseinformation

der Hubraum auf 1000 cm³ angehoben wurde, haben die weitere Entwicklung der Fireblade im 21. Jahrhundert geprägt. Das Ergebnis war eine vollkommen neue Maschine, die die Supersport-Erfahrungen auf ein neues Niveau brachte: die CBR1000RR Fireblade.

Die im Jahr 2004 auf den Markt gekommene CBR1000RR stand dem in nichts nach. Sie war das Resultat eines genauso reinen Fahrkonzepts wie das der ersten Fireblade: "die Krönung von Honda Racing, die stärkste RR". Der völlig neuartige 998 cm³-Motor bot ein unglaubliches Leistungsvermögen für eine so leichte und kompakte Maschine, dass das Entwicklungsteam damit ein weiteres Schlüsselziel in die Tat umsetzen konnte: zentralisierte Massen. Das Gewicht des Motorrads wurde konzentriert, wodurch sich sowohl Stabilität als auch Manövrierfähigkeit erhöhen ließen. Aber damit noch nicht genug. Die Unit Pro-Link-Hinterradaufhängung sorgte für hervorragende Straßenlage. Der Luftwiderstand wurde durch die minimalistische Verkleidung reduziert, ohne dadurch die Stabilität bei hoher Geschwindigkeit zu beeinträchtigen. Hondas elektronischer Lenkungsdämpfer der ersten Generation (HESD) verband Sicherheit bei Hochgeschwindigkeitsfahrten mit einer leichten, reaktionsfreudigen Lenkung bei geringen Geschwindigkeiten.

2008 brachte die vollkommen überarbeitete CBR1000RR dem Supersport-Fan noch mehr Freude. Kompakter, leistungsfähiger und kultivierter als ihr Vorgänger setzte die neue Maschine ebenfalls auf den Gedanken der zentralisierten Massen, der bereits in den Vorgängermodellen umgesetzt worden war, um die Trägheit beim Handling weiter zu reduzieren. Das Ergebnis war ein 1000 cm³-Motorrad, das seinen 600 cm³-Konkurrenten auf kurvenreichen Straßen oder engen, technischen Rennstrecken in nichts nachstand. Diese CBR1000RR-Generation enthielt weitere wichtige, neue Technologien. Die Anti-Rutsch-Kupplung ermöglichte ein lastfreies Rückschalten, mehr Stabilität und Fahrspaß. Hondas elektronisch gesteuertes

Presseinformation

“Combined ABS“-System, das erstmals 2009 in der CBR1000RR eingesetzt wurde, war das erste Antiblockiersystem, das eigens für den spezifischen Bremsvorgang von Supersport-Motorrädern entwickelt wurde.

Jetzt, 20 Jahre nach der Einführung der ersten CBR900RR Fireblade, hat Honda das leistungsfähige Supersport-Konzept erneut weiterentwickelt und eine neue CBR1000RR auf den Markt gebracht, die die ruhmreiche Geschichte der Fireblade fortsetzt.—

Presseinformation

Entstehung einer Legende

1992-1995, CBR900RR Fireblade

Ursprünglich als 750 cm³-Maschine entwickelt, kombinierte die erste CBR900RR später die Leistung eines Superbikes mit einem Hubraum von 893 cm³ mit einem Ultraleicht-Fahrwerk und aggressiver Geometrie, die dieses Segment revolutionierten. Die Fireblade wurde damit praktisch über Nacht zur Legende.

1996-1999, CBR900RR Fireblade

Als wesentliche Weiterentwicklung der ursprünglichen Maschine basierte die leistungsfähigere 919 cm³ (1 mm größere Bohrung) auf einem ausgeklügelteren Fahrwerk und stellte dadurch noch mehr Leistung bereit.

Presseinformation

2000-2001, CBR900RR Fireblade

Als erste Fireblade mit PGM-FI-Kraftstoffeinspritzungs-Technologie konnte die 929 cm³ Fireblade zudem mit einem vollkommen neuartigen Fahrwerk aufwarten. Hier wurde die Schwinge an der Motorgehäuse-Rückseite montiert, was das Fahrwerk noch leichter und kompakter machte.

2002-2003, CBR900RR Fireblade

Leichter und leistungsstärker als die 929 cm³-Maschinen war die 954 cm³ Fireblade mit steiferem Fahrwerk und Schwinge sowie höher angeordneten Fußrasten ausgerüstet und konnte auf diese Weise stärkere Schräglagen und eine aerodynamischere Karosserie bieten. Das Resultat waren erstaunliche Leistungen, sowohl auf der Straße, als auch auf Rennstrecken.

Presseinformation

2004-2005, CBR1000RR Fireblade

Inspiziert von Hondas 990 cm³ RC211V MotoGP-Maschine enthielt die CBR1000RR eine ganze Reihe neuer Technologien, die die Fireblade an die Spitze bringen sollten. Zu den wichtigsten Features gehörte ein leistungsfähiger 998 cm³-Motor, die erste Generation des HESD-Lenkungsämpfers sowie die Konfiguration mit Unit Pro-Link-Hinterradaufhängung.

2006-2007, CBR1000RR Fireblade

Dank Verbesserungen, wie z.B. eine leichtere Schwinge, überarbeiteter Aufhängung und einem neuartigen Abgassystem, leichter, leistungsfähiger und besser lenkbar als ihre Vorgängermodelle, ist diese Generation der CBR1000RR ein perfektes Beispiel für das unablässige Streben der Fireblade nach Perfektion.

2008-2011, CBR1000RR Fireblade

Presseinformation

Ein völlig neuartiges Styling-Paket um einen leichteren Rahmen aus Gussaluminium und ein leistungsfähiger Motor mit kurzem Hub. In konsequenter Weiterentwicklung des Konzepts der zentralisierten Massen wurden in der CBR1000RR mit 999 cm³ anstelle der vorhergehenden Konfiguration unter dem Sitz ein Unterbau-Schalldämpfer sowie eine Anti-Hopping-Kupplung eingebaut, um die Stabilität beim Bremsen und während der Kurveneinfahrt zu verbessern.

2012, CBR1000RR Fireblade

Das Modell 2012 baut auf der 20jährigen Tradition der "Total Control" auf.

Sonderausstattung

Presseinformation

Die CBR1000RR Fireblade kann mit einer Reihe von Honda Original-Zubehörteilen individuell gestaltet werden.

Zubehör aus Carbonfaser

Die breite Palette an Zubehör aus Carbonfaser verleiht der CBR1000RR ein sportlich exklusives Finish und betont die reiche Rennsporttradition der Maschine.

Die Carbonfaser-Hinterradabdeckung basiert auf dem Modell Repsol Honda RC212V im MotoGP und ist mit dem Honda Racing-Schriftzug versehen. Die optimierte Anzahl an Carbonschichten gewährleistet die perfekte Balance zwischen Gewicht, Handling und Haltbarkeit.

Mit dem Honda Racing-Schriftzug spiegelt der vordere Carbonfaser-Kotflügel ebenfalls den Rennhintergrund der CBR wider, während seine weichen Kanten und die Klarlackierung Klasse ausstrahlen.

Ein Set aus qualitativ hochwertigen Carbonverkleidungen für das Kurbelgehäuse schützt die rechte und linke Seite des Triebwerks, ebenso wie den Kupplungsdeckel, mit modernen Kompositmaterialien. Die Verkleidungen sind mit dem Honda Racing-Schriftzug versehen.

Sozius-Sitzabdeckung

Mit ihrem kantigen, aggressiven Finish verleiht die Sozius-Sitzabdeckung der CBR1000RR einen deutlich sportlicheren Look. Sie ersetzt die Standardsitzbank des Soziussitzes, bietet jedoch weiterhin leichten Zugang zum darunter liegenden Stauraum. In 3 verschiedenen Farbversionen erhältlich und mit dem Honda Racing-Schriftzug versehen, verleiht sie der Maschine ein klassisches Aussehen.

Presseinformation

Hoher Windschirm

Ein schwarz getönter, hoher Windschirm - 27 mm höher als die Standardausführung - verleiht der CBR1000RR einen zusätzlichen Leistungsvorteil und erfüllt dabei alle Zulassungsvoraussetzungen in Europa. Er lässt sich perfekt in die Maschine integrieren und beeinträchtigt auch mit seinen seitlichen Befestigungen weder die Sicht, noch Fahreigenschaften oder Manövrierbarkeit.

Um die Rennsporttradition der CBR1000RR zu betonen, ist der Windschirm mit dem Honda Racing-Schriftzug versehen.

Sonstiges CBR1000RR-Zubehör:

- Averta Alarmanlage
- Verschiedene Tank- und Tankdeckel-Protektoren
- Komfort-Sitzbank
- Hinterrad-Reparaturständer
- Zwei faltgaragen für Innen und eine faltgarage für Außen
- Tankrucksack
- Felgen-Dekoraufklebersatz
- Honda OptiMate 5 Batterieoptimierer
- Ein Satz Verkleidungsprotektoren

Das Honda-Versprechen

Sie können sicher sein, dass alle Honda Original-Zubehörteile auch für die Honda CBR1000RR perfekt passen, da sie gemeinsam mit dem jeweiligen Modell entwickelt wurden. Alle Teile werden Hondas strengen Testverfahren unterzogen um sicherzustellen, dass sie die Qualitätsstandards exakt erfüllen. Daher bieten wir für alle Zubehörteile die Honda Zweijahresgarantie.

Presseinformation

Spezifikationen – CBR1000RR (Typ ED)

MOTOR

Typ Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder, 16-Ventil DOHC
Reihenmotor

Hubraum	999,8 cm ³
Bohrung & Hub	76 x 55,1 mm
Verdichtung	12,3 : 1
Max. Leistung	131 kW bei 12.000 min-1 (95/1/EC)
Max. Drehmoment	112Nm/8.500 min-1 (95/1/EC)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-DSFI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser	46 mm
Luftfilter	Trocken, Papierfilterelement
Tankinhalt	17,7 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündzeitpunkt	3,2° BTDC (Leerlauf) ~ 45° BTDC (7.500 min-1)
Zündkerze	IMR9E-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Starter	Elektrostarter
Batterie	12V/8.4 AH
Scheinwerfer	12 V; 55W × 1 (Abblendlicht) / 55W × 2 (Fernlicht)

ANTRIEB

Kupplung	Nass laufende Mehrscheibenkupplung mit Membranfeder
Kupplungsbetätigung	Mechanisch, über Seilzug
Getriebe	6 Gänge

Presseinformation

Primär-Untersetzung	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)
Sekundärübersetzung	2.625 (42/16)
Endantrieb	#530 O-Ring-Kette
RAHMEN	
Typ	Gussaluminium-Brückenrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (LxBxH)	2075 mm x 685 mm x 1135 mm
Radstand	1410 mm
Lenkkopfwinkel	23° 18'
Nachlauf	96,3 mm
Wendekreis	3,2 m
Sitzhöhe	820 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Gewicht (vollgetankt)	200 kg (Front: 52,5%, Heck: 47,5%) (211 kg in der Combined ABS Version - Front: 51,7 %; Heck: 48,3 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	380 kg (391 kg Combined ABS Version)
Zuladung	180 kg

Presseinformation

AUFHÄNGUNG

Typ Vorne:

Upside-Down-Teleskopgabel mit einem Innendurchmesser von 43 mm, Big Piston-Vordergabel mit Federvorspannung, Zug- und Druckstufeneinstellung, 120 mm Federweg

Hinten:

Unit Pro-Link with gas-charged HMAS damper featuring 10-step preload and stepless compression and rebound damping adjustment, 138.2mm stroke. Rear Balance Free Rear Cushion with preload, compression and rebound adjustment, 62mm stroke.

RÄDER

Typ

Vorne: 12-Speichen-Aluminiumrad

Hinten: 12-Speichen-Aluminiumrad

Felgengröße

Vorne: 17 x MT 3.50

Hinten: 17 x MT 6.00

Reifengröße

Vorne: 120/70-ZR17M/C

Hinten: 190/50ZR17M/C

Reifendruck

Vorne: 250 kPa

Hinten: 290 kPa

BREMSEN

Typ

Vorne: 320 x 4,5 mm hydraulische Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Monoblock-Bremszangen und Sintermetallbelägen

Presseinformation

Hinten: 220 x 5 mm hydraulische
Einscheibenbremse mit
Einkolbenbremszange und
Sintermetallbelägen

Optional mit Hondas Combined ABS erhältlich

Alle Spezifikationen sind vorläufig und können ohne Ankündigung geändert werden.

Bitte beachten Sie, dass es sich bei den Zahlenangaben um Ergebnisse handelt, die Honda unter standardisierten Testbedingungen nach WMTC-Vorgaben erzielt hat. Die Tests wurden auf Landstraßen mit einer Standardversion des Motorrads, mit nur einem Fahrer und ohne weitere Sonderausstattung durchgeführt. Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch kann in Abhängigkeit von Fahrstil, Wartungszustand des Fahrzeugs, Wetter, Straßenbedingungen, Reifendruck, installiertem Zubehör, Beladung, Fahrer- und Soziusgewicht sowie anderen Faktoren abweichen.