

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

07 November 2023

2024 HONDA CBR600RR



Das Honda Mittelklasse Supersport Bike kehrt nach Europa zurück, konzipiert für die Straße und die Rennstrecke. Der 16-Ventil DOHC Reihenvierzylinder Motor leistet 121 PS (89 kW) bei 14.250 U/min, Anti-Hopping-Kupplung und Quickshifter gehören zur Serienausstattung. Die Throttle by Wire Steuerung – stammend von der RC213V-S – bietet mit der 6-Achsen IMU von Bosch drei vorkonfigurierte Fahrmodi sowie zwei User-Modi, zur Anpassung von Leistung, Motorbremse, Wheelie-Control und 9-stufige Honda Selectable Torque Control (HSTC). Kurven-ABS und Rear Lift-Control gehören ebenso zur Ausstattung. Das Aluminium-Chassis ist mit einer Unit Pro-Link Schwinge, einer 41 mm Showa Big-Piston-USD-Gabel und dem elektronischen Lenkungsdämpfer HESD (Honda Electronic Steering Damper) kombiniert. Radial montierte Vierkolben-Bremssättel greifen auf hydraulische 310 mm Doppelscheibenbremsen zu. Das aggressive Design ist

darauf ausgelegt, die beste aerodynamische Leistung seiner Klasse zu bieten und umfasst abtriebserzeugende Front-Winglets. Das Vollfarben-TFT-Display ergänzt die umfangreiche Ausstattung. Für den Einsatz auf der Rennstrecke wird ein optionaler HRC-Race-Kit erhältlich sein.

Wie alle Honda Supersport Motorräder wird die CBR600RR im Modelljahr 2024 in der Farbe Grand Prix Red HRC TriColour erhältlich sein, dazu in dezentem Matt Ballistic Black Metallic.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Mit der über viele Jahre beliebten CBR600RR wurden beeindruckende Rennsport Erfolge eingefahren und gesammelt. Von 2003 bis 2008 und in den Jahren 2010, 2012 und 2014 erreichte man mit diesem Bike die Weltmeister-Titel in der FIM World Super Sports Meisterschaft. Von 2012 bis 2016 erzielte man Siege in der Asia Road Racing Meisterschaft, von 2003 bis 2011 und in den Jahren 2013, 2014, 2016 und 2019 in der All-Japan Road Race Championship ST600 Klasse. Zwischen 2010 und 2018 lieferte der Motor auch die Power für die Moto2-Weltmeisterschaft.

Nachdem sich der Trend von Supersport Bikes mehr und mehr zu Naked- und Adventure-Bikes verlagerte, verschwand die CBR600RR schließlich 2017 aus den Schauräumen der europäischen Honda Händler. In der Zwischenzeit jedoch erlebten sportliche Mittelklasse Bikes dank erhöhter Nachfrage wieder einen Aufschwung, und das Modell wurde in Japan und Thailand bereits mit dem Modelljahr 2021 wieder eingeführt.

Jetzt ist die Zeit auch in Europa reif für die Rückkehr des puren leichtgewichtigen straßenzugelassenen Sport-Bikes. Ausgestattet mit modernster Elektronik und Aerodynamik aus der MotoGP, ist die CBR600RR Modelljahr ein einzigartiges schönes Bike – mit einem drehfreudig agilen Vierzylinder Motor, der in dieser Klasse seinesgleichen sucht.

Die CBR600RR wird mit eleganten Linien auf den Straßen oder Rennstrecken unterwegs sein, es gibt kein anderes Fahrerlebnis, das ihrem gleicht.

2. **Modellübersicht**

Hondas Supersport-Ikone kehrt mit ihrem 599 cm³ Reihenvierzylindermotor mit äußerst quirligen 121 PS (89 kW) bei 14.250 U/min nach Europa zurück, ausgestattet mit Anti-Hopping-Kupplung und serienmäßigem Quickshifter.

Das moderne Elektronikpaket, abgeleitet aus der RC213V-S und der CBR1000RR-R Fireblade, umfasst Throttle by Wire Steuerung, 9-stufige Honda Selectable Torque Control (HSTC), Wheelie Control und Rear Lift Control.

Die Steuerelektronik basiert auf einem 6-Achsen Gyrosensor (Inertial Measurement Unit – IMU), der auch beim Schwestermodell CBR1000RR-R Fireblade zu finden ist, und der alle Systeme inklusive Kurven-ABS steuert. Drei vordefinierte Fahrmodi und 2 User Modi stehen für die Anpassung von Motorleistung, Motorbremse, HSTC und Wheelie Control zur Verfügung.

Das Chassis besteht aus einem Brückenrahmen aus Aluminium, einer 41 mm Showa Big Piston Upside Down-Gabel sowie einer Unit Pro-Link Aluminiumschwinge mit einem Showa Stoßdämpfer hinten. Doppelscheibenbremsen mit radial montierten Vierkolbensätteln übernehmen die Bremsverzögerung, ein hydraulischer Lenkungsdämpfer HESD (Honda Electronic Steering Damper) sorgt für zusätzliche Stabilität.

Das Vollfarben TFT-Display bietet drei unterschiedliche Darstellungen (Street, Circuit und Mechanic). Ein Schaltindikator und ein Laptimer gehören ebenso zur Serienausstattung, wie das Honda Emergency Stop Signal (ESS) und eine Wegfahrsperre (HISS).

Wie alle Honda Supersport Motorräder wird die CBR600RR im Modelljahr 2024 in der Farbe Grand Prix Red HRC TriColour erhältlich sein, dazu in dezentem Matt Ballistic Black Metallic – beide tragen die Signatur der Honda Racing Corporation HRC.

3. **Ausstattungsmerkmale**

3.1 Motor

- **Reihenvierzylinder mit 121 PS (89 kW) Leistung und 63 Nm Drehmoment**
- **Anti-Hopping-Kupplung**

Der 599cm³ 16 Ventil DOHC Reihenvierzylindermotor der CBR600RR leistet beeindruckende 121 PS (89 kW) bei 14.250 U/min, das Drehmoment entfaltet seine maximalen 63 Nm bei 11.500 U/min. Um derartige Drehzahl-Obergrenzen zu erreichen, wurden für die Nockenwellen, Ventildedern und Kurbelwelle ausgesuchte Materialien verwendet, um die Drehzahlfestigkeit als auch die Haltbarkeit sicherzustellen. Bohrung und Hub betragen 67 x 42,5 mm, das Verdichtungsverhältnis 12,2:1. Seit die CBR600RR zuletzt in Europa verkauft wurde, sind einige Jahre vergangen. Deshalb wurde der Motor in Bezug auf thermodynamische Aspekte (Verbrennungseffizienz, Ein- und Auslass-Strömungen, Emissionen) weiterentwickelt und optimiert. Um bei hohen Drehzahlen eine ausreichende Durchströmung mit Gas-Luftgemisch für optimale Kraftentfaltung zu gewährleisten, beträgt der Drosselklappen-Durchmesser 44 mm. Die Kombination aus sorgfältig geglätteten Ansaugkanälen und Throttle by Wire Steuerung erlaubt eine idealtypisch optimierte, füllige Gemischaufbereitung – nicht nur bei hohen Drehzahlen, sondern insbesondere auch unter Teillast-Konditionen, wenn gefühlvoll weiches Ansprechverhalten gefordert ist. Dank der sorgfältig gestalteten Einlassquerschnitte konnte die Durchflusskapazität um 2,2 % erhöht werden. Auch die Ventilsteuerung wurde angepasst: Die Einlassventile schließen um 5° später, während die Auslassventile um 5° später öffnen, was den Durchfluss für das Kraftstoff-Luft-Gemisch verbessert. Der Durchmesser der Einlassventile beträgt 27,5 mm, bei den Auslassventilen 22,5 mm. Mit Blick auf maximale Kühleffizienz ist der Wassermantel im Zylinderkopf möglichst nahe an die Kerzenlöcher und die Auslass-Ventilsitze herangeführt. Der 4-2-1-Abgasanlage nutzt große Krümmer Durchmesser, um den Gasstrom bei hohen Drehzahlen zu optimieren; die Wandstärke wiederum wurde eher gering bemessen, um das Gewicht niedrig zu halten. Der Katalysator ist größer und ein wichtiger Teil für die EURO5 Homologation. Eine Anti-Hopping-Kupplung beugt einem stempelnden Hinterrad bei hartem Bremsen und gleichzeitig schnellem Herunterschalten vor. Darüber hinaus wird die für die Betätigung erforderliche Handkraft um 32 % im Vergleich zu einem herkömmlichen Kupplungs-Design reduziert. Beim Ausrückmechanismus kommen Aluminiumdruckguss-Materialien bei Geber- und Nehmerzylinder zum Einsatz, die dazu beitragen, das Gefühl am Kupplungshebel zu verbessern.

3.2 Motor-Elektronik

- **Throttle By Wire Gasgriff-Management, abgeleitet von der RC213V-S**
- **9-stufige Honda Selectable Torque Control**
- **3 vorkonfigurierte Fahrmodi, plus 2 User-Modi, um Leistungsabgabe, Motorbremse, Traktionskontrolle und Wheelie Control gezielt zu bestimmen**
- **Quickshifter in Serienausstattung**

Das elektronische Gasgriff Management (Throttle by Wire) der CBR600RR stammt von der CBR1000RR-R Fireblade und wurde auf der RC213V-S entwickelt. Es steuert den Winkel der Drosselklappe relativ zur Stellung des Gasgriffs sowie in Abhängigkeit etlicher Fahrzustand-Parameter wie Geschwindigkeit, Drehzahl, Gangwahl, Airbox-Staudruck, Außentemperatur usw., um ein völlig natürliches Gasgefühl und eine völlig natürliche Kontrolle bieten. Darüber hinaus bietet es in allen Leistungsstufen die gleiche Steuerbarkeit und das gleiche Gefühl.

Auch das zum Throttle by Wire gehörende Elektronikpaket stammt von der Fireblade. Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) mit 9 Stufen (plus Aus) verwendet eine Schlupfraten-Steuerung, deren Eingriff darauf beruht, inwieweit Vorder- und Hinterrad mit unterschiedlicher Geschwindigkeit rotieren. Zu starkes Durchdrehen wird gut kontrollierbar über eine reduzierte Gemisch-Zufuhr unterbunden. Die Abstimmung erfolgte unter Einbindung von HRC Honda Werksteam Fahrern. Stufe 1 sorgt für den schwächsten Eingriff, Stufe 9 für den stärksten.

Drei Fahrmodi stehen zur Auswahl: Fast, Fun und Comfortable. Dazu zwei vom Fahrer frei konfigurierbare User Modi. Die Modi können während der Fahrt problemlos gewechselt werden (vom linken Lenkerschalter aus), die HSTC Stufe sofern man sich in den User Modi 1 oder 2 befindet.

Der Parameter Motorleistung lässt sich in den Stufen 1 bis 5 einstellen. Die Motorbremse steuert die Verzögerung bei geschlossener Gasannahme durch die Stufen 1 bis 3, wobei 1 die stärkste Motorbremse ist. Wheelie Control ist in den Stufen 1 bis 3 (plus inaktiv) einstellbar, wobei 1 für den geringsten Eingriff steht.

Die Wheelie Control verwendet fahrdynamische Informationen, die vom Gyrosensor der CBR600RR ermittelt werden, sowie die Werte der Drehzahlsensoren für Vorder- und Hinterrad, um das Drehmoment am Hinterrad dosiert aufrechtzuerhalten und Wheelies zu kontrollieren, ohne die Beschleunigung zu beeinträchtigen.

Der serienmäßige Quickshifter erlaubt ultraschnelle Schaltmanöver, weil bei der Entwicklung großer Wert auf eine kurze Kraftstoffunterbrechung beim Schalten und eine sanfte Drehmomentaufnahme nach dem Schalten gelegt wurde. Drei Einstellungen stehen dafür zur Verfügung.

3.3 Chassis

- ***Brückenrahmen und Unit Pro-Link Schwinge aus Aluminium***

- **41 mm Showa Big Piston Upside Down-Gabel**
- **Bosch IMU Steuerelektronik mit 6-Achsen-Sensorik**
- **Elektronisch gesteuerter Lenkungsdämpfer (HESD)**
- **Radial-Vierkolben-Bremsszangen, schwimmend gelagerte Bremsscheiben**

Für diese Neuauflage der CBR600RR haben die Honda Entwickler das Motorrad von vorne bis hinten überarbeitet und nach möglichen Verbesserungen wie Gewichtseinsparung und Performance-Steigerung gesucht. Um das Paket zu perfektionieren, wurde auch die Sechs-Achsen Bosch Inertial Measurement Unit hinzugefügt (im Modelljahr 2021 hatte das Bike eine Fünf-Achsen Einheit).

Der upgedatete Gyrosensor ist der Schlüssel für die Agilität und Fahrdynamik des Bikes – er kalkuliert 100 x in der Sekunde die Honda Algorithmen und managt damit die Traktionskontrolle und das Kurven-ABS (neue Technologie im Modelljahr 2024).

Die IMU ist dazu 2,5 kg leichter als das elektronische „Combined-ABS“ System des Vorgängermodells. Das Kurven-ABS nutzt einen Nissin-ABS-Modulator, der Input von der 6-Achsen-Sensorik sowie Verzögerungs- und Schlupfraten von den Radsensoren vorne/hinten übernimmt, um den Bremsdruck bei Geradeausfahrt wie in Schräglage einzusteuern.

Die Rear Lift Control ist ebenfalls eine neue Funktion, welche die von der Sensorik erhobenen Daten nutzt, um die Bremsleistung zu maximieren und gleichzeitig in fahrdynamisch grenzwertigen Situationen das Abheben des Hinterrads verhindert.

Der Doppelrohr-Aluminiumrahmen ummantelt den kompakten Vierzylinder Motor. Der Radstand beträgt 1.370 mm, Lenkkopfwinkel 24,6° und der Nachlauf 100 mm. Die Schwinge misst vom Schwingendrehpunkt bis zur Hinterradachse 569 mm und die Aluminium-Schwinge ist auch um 150 g leichter als beim Vorgängermodell. Jedes Teil wurde überarbeitet, um Gewicht zu sparen und die benötigte Steifigkeitsbalance zu bieten. Das Gewicht beträgt vollgetankt nur 193 kg.

Die CBR600RR verfügt vorne über eine voll einstellbare Showa 41 mm Big Piston USD-Gabel und hinten über eine Unit Pro-Link Schwinge und Showa Monostoßdämpfer (ebenfalls voll einstellbar). 15 mm längere Federwege ermöglichen flexible Geometrieänderungen.

Die Verzögerung übernehmen zwei radial montierte Vierkolben-Bremssättel, die schwimmend gelagerte 310 mm Scheibenbremsen beaufschlagen. Eine präzise

dosierbare Radialkolben-Bremspumpe gehört auch zur Serienausstattung. Am Hinterrad sind Einkolben-Bremssattel und eine 220 mm Scheibenbremse verbaut. Die Aluminiumgussräder sind vorne mit Reifen der Dimension 120/70 ZR17 M/C ausgestattet und hinten 180/55 ZR17 M/C.

Der Lenkungsdämpfer HESD (Honda Electronic Steering Damper) – exklusiv konzipiert für die CBR600RR – arbeitet hydraulisch, wird jedoch geschwindigkeitsabhängig elektronisch angesteuert. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten öffnet sich das Regelventil und verringert die hydraulische Dämpfungskraft, damit das Handling nicht beeinträchtigt wird. Bei schneller Gangart schließt das Ventil, wodurch die Dämpfungskraft steigt – für gewünschte, gezielt maximale Stabilität und sicheres Fahrverhalten.

3.4 Styling & Ausstattung

- ***Klassenbeste Aerodynamik Performance***
- ***Winglets generieren Vorderrad-Anpressdruck für optimierten Grip***
- ***Vollfarben TFT-Display***

Abgesehen vom sportlich ansprechenden Look, kann das Design der CBR600RR gleich zwei Highlights vorweisen: Der cW-Wert von 0,555 (Luftwiderstandskoeffizient) ist der niedrigste in der 600er Supersport-Kategorie bei voll ausgestatteten straßenzugelassenen Bikes. Und die Winglets der Verkleidung generieren Abtrieb für mehr Grip am Vorderrad, was zur Verbesserung der Stabilität in schnellen Kurven beiträgt und außerdem beim sportlichen Beschleunigen ungewollte Wheelies verhindert hilft.

Die für das Honda Team zur Modellentwicklung zugrundeliegende Basis war „*Embody the functional design in pursuit of high-speed on-track performance*“. Alle Erfahrungen von der CBR1000RR-R Fireblade wurden miteinbezogen und auch jene des MotoGP Bikes RC213V-S – all das sollte der Zentralisierung der Massen dienen.

Deshalb wurden die formschönen kompakten LED-Scheinwerfer, Blinker und ABS-Modulator besonders leicht gestaltet. Die Sitzposition wurde ebenso flexibel für Straßen- und Rennstreckennutzung gestaltet. Die Tankabdeckung ist 10 mm niedriger angeordnet, damit der Fahrer sich hinter dem Windschild besser im Windschatten verstecken kann. Sie ist auch dünner und so designt, dass der Fahrer seine Arme unterbringen kann, wenn maximale Beschleunigung oder Topspeed gefordert sind. Der Windschild ist bei 38° angesetzt, um die aerodynamische Effizienz in jeder möglichen Fahrposition auf der Rennstrecke zu maximieren. Die Sitzhöhe beträgt 820 mm.

Ebenso wurde die Anströmung von Wasserkühler und Lufteinlasskanal für die Airbox optimiert oder der weit nach hinten gezogene Verkleidungskiel, der den Fahrtwind teilt und um das Hinterrad leitet und so den Luftwiderstand insgesamt reduziert. All diese Änderungen reduzieren den Luftwiderstand um die Reifen und verbessern insgesamt die Aerodynamik.

Die Winglets generieren Downforce und erhalten dabei den Vorderrad Grip am Kurveneingang, während sich der Fahrer in die Kurve legt und die Vorderradbremse löst. Generell wurde die Kurvenstabilität verbessert was auch zu verbesserter Kurvengeschwindigkeit beiträgt. Das Winglet Design beeinträchtigt dabei nicht das Handling, da die Formgebung die Entstehung von Wirbeln unterdrückt.

Ein Vollfarbigen TFT-Display bietet die Darstellungen Street, Circuit und Mechanic zur Auswahl. Besonders interessant bei Trackday-Einsätzen: Ein Schaltindikator mit fünf weißen LEDs über dem zentralen Display fordert zum Hochschalten auf, wenn diese nacheinander aufleuchten und schließlich blinken. Die gewünschte Schaltdrehzahl lässt sich einstellen. Ganz dem Rennsport entsprechend, werden auch Features wie Laptimer und Rundenzähl-Funktion sowie Bestzeit-Anzeige im TFT-Display angezeigt.

Für Scheinwerfer, Rücklicht und Blinker kommt rundum LED-Lichttechnik zum Einsatz. Die Doppelscheinwerfer sind leichtgewichtig konstruiert und lassen genügend Platz für den zentralen Staudruck-Ansaugluftkanal in der Front der Verkleidung. Auch das alltagstaugliche Feature des Honda Emergency Stop Signal (ESS) gehört zur Ausstattung, welches bei plötzlichem, starkem Bremsen die hinteren Blinker aktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Es arbeitet mit der ABS Modulator Einheit zusammen.

Die HISS-Wegfahrsperre stellt sicher, dass das Bike ohne den codierten Zündschlüssel nicht unerlaubt entwendet und gefahren werden kann. Ein rotes LED-Licht blinkt alle 2,5 Sekunden für 24 Stunden, wenn die Zündung ausgeschaltet ist. Aber auch wenn dieses Licht erlischt, ist HISS noch aktiv.

Die CBR600RR trägt ihre Rennsport-DANN in Form des Honda Signature Flügels auf der Tankabdeckung - genau wie die RC213V-S.

4. **Honda Original Zubehör**

Folgende Original Honda Zubehör Pakete sind für die CBR600RR erhältlich:

Racing-Paket

Dieses Paket unterstreicht die Rennsport-Herkunft und die Sportlichkeit der CBR600RR. Der Öl-Einfüllschraube ist mit einem HRC-Logo versehen, das Tank Pad im Carbon-Look trägt ein CBR-Logo und die Felgensticker sind in HRC Tricolour gehalten und mit Honda Racing Logo versehen. Eine Verkleidung ersetzt den Soziussitz und ist in Schwarz oder Rot erhältlich.

Komfort-Paket

Für ein erweitertes Supersport-Erlebnis: Eine funktionelle Heckpacktasche, die speziell an die konische Form der Rückbank angepasst ist – mit einem Fassungsvermögen von 15 Liter, das auf bis zu 22 Liter erweitert werden kann, und dank ihres speziellen Befestigungssystems während der Fahrt immer stabil ist. 5-stufige Heizgriffe verlängern die Saison, während ein USB-C-Anschluss für zusätzlichen Komfort sorgt.

HRC Race Kit

HRC hat einen Race Kit für die CBR600RR-R entwickelt, um die Motorperformance weiter zu steigern, Kurvengeschwindigkeiten und Gripverhalten zu erhöhen, sowie das Gewicht zu senken. Das Paket ist nur komplett erhältlich, ausschließlich für Rennstreckeneinsatz vorgesehen, und fügt sicherheitsrelevante Sicherheitsfeatures aus der Straßennutzung mit HRC-Kit Teilen zusammen. Der HRC Race Kit umfasst unter anderem: ECU-Steuereinheit, Kabelbaum, Zylinderkopfdichtung, einen großen Wasserkühler, eine Racing-Auspuffanlage und renntaugliche Federelemente vorne und hinten sowie dazu passende Bremsscheiben.

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, DOHC Viertakt Vierzylinder Reihenmotor
Hubraum	599 cm ³
Ventile pro Zylinder	4
Bohrung x Hub	67 x 42,5 mm
Verdichtungsverhältnis	12,2 : 1
Max. Leistung	121 PS (89) kW bei 14.250 U/min

Max. Drehmoment	63Nm @ 11,500rpm
Geräusch	L _{urban} – 74 dB, L _{wot} – 77 dB
Motorölmenge	3.4 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	18 Liter
CO ₂ Emissionen	128 g/km
Verbrauch	5,5 Liter auf 100km (WMTC)
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batterie	12 Volt / 9,1 Ah (YTZ10S)
ANTRIEB	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	O-Ring-Kette
FAHRWERK	
Rahmen	Aluminium Brückenrahmen
Abmessungen (LxBxH)	2.030 x 685 x 1.140 mm
Radstand	1.370 mm
Lenkkopfwinkel	24 °06'
Nachlauf	100 mm
Sitzhöhe	820 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Gewicht vollgetankt	193 kg
RADAUFHÄNGUNG	
	Showa 41 mm Big Piston USD Gabel,

Vorne	voll einstellbar (Federbasis, Zug- und Druck-stufen-Dämpfung), 120 mm Federweg
Hinten	Unit-Pro-Link-Schwinge, Showa Monostoßdämpfer, 128 mm Federweg
RÄDER	
Felge vorne	17 M/C x MT3.50
Felge hinten	17 M/C x MT5.50
Reifen vorne	120/70 ZR17 M/C DUNLOP Roadsports2
Reifen hinten	180/55 ZR17 M/C DUNLOP Roadsports2
BREMSEN	
ABS	2-Kanal
Vorne	310 mm Doppelscheibenbremsen, schwimmend gelagert, Radial Vierkolben Bremszangen, Sintermetall-Beläge
Hinten	220 mm Einscheibenbremse, Einkolben-Bremszange, Sintermetall-Beläge
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrument	TFT-LCD
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
Quickshifter	Ja

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten

Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.