

Modellgeschichte 1992-2008



Honda Fireblade CBR900RR (SC28)

1992



Farben für 1992: Ross White, Black.

Die neue Dimension Für die Saison 1992 präsentiert Honda ein neues Extrem-Sportbike, die CBR900RR Fireblade. Der Denkansatz des verantwortlichen Konstrukteurs Tadao Baba ist revolutionär. Erstmals werden agiles 600er Handling und 1000er Bigbike-Potential miteinander kombiniert. Der konstruktive Aufwand dafür übertrifft alles bisher Bekannte in Großserienbau. Leichtbau und extreme Fahrbarkeit stehen im Vordergrund des Konzepts, dass mit „Total Control“ umschrieben und mit „Light is Right“ ergänzt wird. Die Fahrpräsentation findet in Australien auf der Rennstrecke Phillip Island statt. Tester aus aller Welt reagieren begeistert. Nur 893 Kubik. Aber 206 Kilo vollgetankt und 124 PS. Das bedeutet ein Leistungsgewicht von 1,66 kg pro PS. Baba verschiebt die Dimensionen: »Mit diesem Hubraum ergab sich das beste Gleichgewicht aus hoher Leistung und optimalen Fahreigen-

Technische Details

Motor: Wie ein Schneeball wurde das Triebwerk komprimiert. Das Kurbelgehäuse ist nicht länger oder höher als bei der CBR600F. Mit 67 Kilo wiegt das Fireblade-Herz nur 12 Kilo mehr als der 600er Inline-Four. Um Baubreite zu sparen, wurden die Zylinder extrem zusammen gerückt. Zylinder und oberes Motorgehäuse sind einteilig gegossen. Die Kurbelwelle ist mit 427 mm Baubreite sehr schmal bemessen und kommt mit nur fünf 34er Gleitlagern aus. Das spart Material, Gewicht und Reibungsverluste. Lichtmaschine, Primärtrieb-Stirnrad, Kupplung, Getriebe – überall wird das Bemühen um Leichtbau und geringe Abmessungen deutlich. Gleichzeitig wird der Leistungsentfaltung größte Sorgfalt gewidmet. 124 PS, mit fahrfreundlichem Drehmomentverlauf gepaart, heben die Fahrdynamik des Leichtgewichts auf ein verblüffendes Niveau.

Fahrwerk: Der Rahmen ist aus Alu-Kastenprofilen gefertigt, das Triebwerk wird beidseitig umspannt. Die Lastverteilung beträgt vorne 51,5 Prozent, zugunsten erhöhter Vorderrad-Lenkpräzision. Rahmenheck verschraubt. Hinten verdrehsteife Alu-Schwinge mit Pro-Link-Hebelumlenkung. Die Telegabel ist technologisch ein Leckerbissen: mit 45 mm Standrohr-Durchmesser massiv dimensioniert, jedoch extra dünnwandig konstruiert, um das Gewicht niedrig zu halten. Dazu wählte Baba ein 16 Zoll-Vorderrad, das geringe Kreiselmomente aufbaut und das Handling beim Einlenken in Kurven leichter gestaltet.

Ausstattung: Funktionalität und Leichtbau bestimmen jedes Detail. Die Verkleidung (mit Schnellverschlüssen) passt wie eine zweite Haut, die Löcher in Bug und Schnauze optimieren das Handling im Highspeed-Bereich. Lenker und Cockpit sind rennsportorientiert, der Drehzahlmesser (in Schaumstoff gebettet) liegt zentral im Blickfeld. Die Kupplung wird mechanisch betätigt, ein Chokehebel ist im Cockpit zu finden.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 893 cm³, Bohrung x Hub 70 x 58 mm. Vier 38 mm Ø Gleichdruck-Flachschiebervergaser. Leistung 124 PS bei 10500/min, max. Drehmoment 91,2 Nm bei 8000/min. 6 Gänge. Bereifung vorne 130/70 ZR 16, hinten 180/55 ZR 17. Telegabel mit 45 mm Ø Standrohrdurchmesser. Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 120/120 mm. 296 mm Doppelscheibenbremse von, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1405 mm, Trockengewicht 185 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1992 / 1993: 19250 DM / 19420 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 1992 / 93: 2279 / 2849 Expl.
in Europa* 1992 / 93: 8939 / 9278 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1993

Der Fireblade-Jahrgang 1993 bleibt technisch unverändert. Farben für 1993: Ross White. Neu kommt eine Variante in Schwarz-Silber-Orange-Blau dazu.



1994

Honda Fireblade CBR900RR (SC28)



Farben für 1994: Sandy Beige Metallic, Ross White, Sparkler Black Pearl



Perfektion im Detail Das Grundkonzept der Fireblade fiel auf Anhieb überzeugend aus, dennoch kann die zweite Auflage weiter verfeinert werden. Bisher war an der Telegabel der Fireblade die Federvorspannung stufenlos und die Zugstufendämpfung 12-fach verstellbar. Fortan ist auch die Druckstufendämpfung 14-fach einstellbar. Weitere geänderte Details: aus Aluminium gefertigte Verkleidungshalter, breite und höhere Scheibe, Multirefektor-Frontscheinwerfer, Schalldämpfer mit gebürsteter Aluminium-Außenhülle, modifizierte Tacho-Anzeige. Beim Vierzylinder-Triebwerk wird die Motoröl-Kapazität vergrößert, die Schaltung modifiziert, dazu ein Zylinderkopfdeckel aus Magnesium spendiert. Mehrausstattung und Gewichtsvorteile heben sich auf, die Feuerklinge schneidet gewichtstechnisch unverändert leicht und präzise durch kurvigtes Terrain.

Technische Details

Motor: Zylinderkopfdeckel aus Magnesium (300 Gramm leichter als aus Aluminium-Legierung). Schalthebel an Fußraste gelagert, mit Umlenkgestänge auf Schaltwelle. 0,4 Liter vergrößertes Motorölvolumen. Schalldämpfer mit gebürsteter Aluminium-Oberfläche (statt schwarz lackiert).

Fahrwerk: Gabel zusätzlich mit Druckstufenverstellung (14-fach). Neues Bremsscheiben-Lochmuster vorne. Elektronischer Tacho, impulsangesteuert über die Getriebewelle (Vorteile: Wegfall der Tachowelle, leichterer Radausbau, 100 g Gewichtsersparnis).

Ausstattung: Verkleidungsscheibe höher (15 mm) und breiter (20 mm) für optimierten Windschutz. Verkleidungshalter aus Aluminium (vorher Stahl). Neuer Doppelscheinwerfer aus Kunststoff (30 % leichter) mit geschliffenen Reflektor-Oberflächen (statt herkömmlich facettiertem Glas) hinter bündig abschliessender, hartbeschichteter Scheibe. Standlicht über Hauptscheinwerfer positioniert. Tachonadel-Anzeige mit 300 Grad Radius (vorher 270 Grad) für präzisere Unterteilung und bessere Ablesbarkeit. Staufach neu mit einer Aufnahme für ein Bügelschloss.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 893 cm³, Bohrung x Hub 70 x 58 mm. Vier 38 mm Ø Gleichdruck-Flachschiebervergaser. Leistung 124 PS bei 10500/min, max. Drehmoment 91,2 Nm bei 8000/min, 6 Gänge. Bereifung vorne 130/70 ZR 16, hinten 180/55 ZR 17. Telegabel mit 45 mm Ø Standrohrdurchmesser, Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 120/120 mm. 296 mm Doppelscheibenbremse von, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1405 mm, Trockengewicht 185 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1994 / 1995: 19990 DM / 20290 DM
 Verkaufszahlen in Deutschland 1994 / 1995: 2711 / 1895 Expl.
 in Europa* 1994 / 1995: 9059 / 7141 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

Honda Fireblade CBR900RR (SC33)



Modellpflege mit Finesse Die Evolution der Fireblade zur SC33 hat einiges zu bieten: Fahrwerk leichter, Motor kräftiger, Verkleidung windschlüpfriger. 3 Prozent mehr Hubraum, 4 PS mehr Leistung, 2 Kilo weniger Gewicht. Verringerte Frontsilhouette dank schmalere Lichtmaschine. Wohlfühlfaktor im Sattel weiter gesteigert: Eine überarbeitete Tankform und anders positionierte Lenkerhälften in Verbindung mit einer neuen Sitzhöhe arrangieren das Sitzdreieck auf vorteilhafte Weise. Weiterentwicklung unter dem Motto »Refined Manoeuvrability«. Dazu passen die neuen Bridgestone BT 56-Reifen mit Monospiral-Radialtechnik. Bei der Präsentation auf dem Circuit Catalunya bei Barcelona verdienen sich Handling und Stabilität von Hondas Topp-Sportler bei hohen Geschwindigkeiten Bestnoten.

Technische Details

Motor: Hubraum um 3 % erhöht (jetzt 918,5 ccm). Überarbeitete Slipper-Kolben, Kompressions-Kolbenring von 1,0 mm auf 0,9 mm reduziert (Reibungsverluste minimiert). Pleuellager-Ø erhöht (von 36 auf 36,5 mm). Neue Aluminium-beschichtete Zylinderkopfichtung. Erhöhte Verdichtung. Kupplung und Getriebe überarbeitet. Neue Digitalzündanlage mit Drosselklappensensor. Eine neue Lichtmaschine (400 Gramm leichter) verringert die Motorbaubreite um 9,5 mm; entsprechend kann die Frontsilhouette verringert werden. Schalldämpfer-Volumen um 6 Liter erhöht. Ölschauglas am Motorgehäuse rechts. Neuer gebogener Wasserkühler. Neues Schaltgestänge aus Aluminium. Im Vergleich zum Vorgänger: Insgesamt nur 200 Gramm höheres Motorgewicht, dafür 4 PS mehr Leistung und ein breiter nutzbares Drehzahlband.

Fahrwerk: Aluminium-Haupttrahmenholme mit geändertem Querschnitt. Verstärkte Schwinge. Neukonstruierte Gussteile an der Schwingenaufnahme. Ansprechverhalten und Komfort des Stoßdämpfers verbessert. Telegabel mit überarbeiteten Dämpfer-Innereien.

Ausstattung: Verkleidungs-Design (inklusive Seitenteile und Heckverkleidung) mit optimierter Wärmeableitung. Aerodynamisch gestaltetes Frontschutzblech. Tank mit optimierten Knie-Ausbuchtungen, dazu 5 mm niedriger und kürzer. Lenkerstummel 10 mm höher und 5 Grad mehr zum Fahrer geneigt. Sitzhöhe auf 810 mm (plus 10 mm) erhöht. Damit gelingt dem Fahrer die Integration in die Maschine noch selbstverständlicher. Wegfall der Kraftstoffpumpe. Neu symbolisierte Kontroll-Leuchten im Cockpit, neuer Lichtschalter.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 918,5 cm³, Bohrung x Hub 71 x 58 mm. Vier 38er Gleichdruck-Flachschiebervergaser. Leistung 128 PS bei 10500/min, max. Drehmoment 91 Nm bei 8750/min, (Drosselversion 100 PS bei 10.000/min). 6 Gänge. Bereifung vorne 130/70 ZR 16, hinten 180/55 ZR 17. Teleskopgabel mit 45 mm Standrohrdurchmesser, Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 120/125 mm. 296 mm Doppelscheibenbremse vorn, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1405 mm, Trockengewicht 183 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1996 / 1997: 20290 DM / 20290 DM
 Verkaufszahlen in Deutschland 1996 / 1997: 3202 / 2924 Expl.
 in Europa* 1996 / 1997: 11137 / 10077 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1996



Farben für 1996: Sparkling Red (mit Bright-Blue/Ross-White), Blitz-Grau-Metallic (mit Uranus Violett/Ross-White), Black (mit Desert-Braun/Mattschwarz).

1997

Der Fireblade-Jahrgang 1997 bleibt technisch unverändert. Neu sind die Farbvarianten Yellow-Black, Black und Sparkling Red (mit Ross White/Black).



1995

Der Fireblade-Jahrgang 1995 bleibt technisch unverändert. Zu Sandy Beige Metallic kommen neu die Farben Sparkling Red (mit Ross White und Blue Metallic) und Schwarz Metallic (mit Procyon-Rot).



1998

Honda Fireblade CBR900RR (SC33)



Farben für 1998: Candy-Blaze-Orange (mit Heavy Grau-Metallic), Black (mit Titanium-Metallic & Moonstone-Silver), Sparkling Red (mit Uranus-Violett/Ross-Weiß)

Feinschliff in Perfektion Die Weiterentwicklung der Fireblade für 1998 erfolgt unter der Maxime »Sharper Response«. Das Resultat: nochmals plus 2 PS Leistung, minus 3 Kilo Gesamtgewicht. Komplet überarbeiteter Motor mit neuartigen Komposit-Zylinderlaufbuchsen zur Minimierung der inneren Reibung. Rahmen und Gabel im Detail optimiert. Feingeschliffen auch der optische Auftritt mit spitzer geformten Aerodynamik-Teilen. Das Krümmersystem ist fortan aus Edelstahl. Die Vierkantröhre der neu berechneten Aluminiumschwinge verlaufen konisch nach hinten. Vorne werden größere Bremsscheiben verbaut.

Technische Details

Motor: Zahlreiche Modifikationen im Detail, 80 % des Motor-Innenlebens überarbeitet. Hubraum unverändert 918,5 ccm. Leistungssteigerung von 128 auf 130 PS. Neue Zylinderlaufbuchsen aus Keramik-Graphit-Aluminium-Kompositmaterial (ähnlich wie bei 1994er RVF750/RC45). Optimierte Hitzeableitung sowie 640 Gramm Gewichtsvorteil gegenüber konventioneller Konstruktion. Leichtgewichtige Slipperkolben mit Gleitmittelbeschichtung „Lub-Coat“ zwecks Reibungsreduzierung. Neu programmierte 3D-Kennfeldzündung. Kompaktere Kupplung mit 8 (statt 10) Scheiben. Erweitertes Radiatorvolumen mit 7 % mehr Kühlleistung. Krümmeranlage komplett aus Edelstahl, Aluminium-Schalldämpfer.

Fahrwerk: Aluminium-Rahmen mit 5,5 mm nach vorne versetztem Lenkkopfrohr. Offset verringert, mehr Nachlauf. Optimierte Sitzposition. Gabel verwindungssteifer (10 mm größerer Abstand zwischen den Gabelrohren), neue untere Gabelbrücke aus Aluminium (statt Stahl). Neue Hinterradschwinge mit sich nach hinten verjüngendem Profil. Größere Bremsscheiben vorne (310 mm statt 296 mm).

Ausstattung: Aerodynamisch überarbeitete (breitere) Frontpartie, optimierter Windschutz. Scheinwerfer mit neuer Streuscheibe. Verkleidungshalter aus gebürstetem Aluminium, neue einteilige (nur 28 mm tiefe) Instrumenten-Einheit im Cockpit, aufgebaut auf flexibler Dünnschicht-Platine.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 918,5 cm³, Bohrung x Hub 71 x 58 mm. Vier 38er Gleichdruck-Flachschiebervergaser. Leistung 130 PS bei 10500/min, max. Drehmoment 92 Nm bei 9500/min, 6 Gänge. Bereifung vorne 130/70 ZR 16, hinten 180/55 ZR 17. Telegabel mit 45 mm Standrohrdurchmesser. Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 120/125 mm. 310 mm Doppelscheibenbremse von, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1405 mm, Trockengewicht 180 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1998 / 1999: 20290 DM / 20490 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 1998 / 1999: 2774 / 2407 Expl.
in Europa* 1998 / 1999: 12055 / 10439 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1999

Der Fireblade-Jahrgang 1999

bleibt technisch unverändert. Neu sind die Farbvarianten Lapis Blue Metallic, Sparkling Red (mit Ross White und Blue Metallic), Jerez Blue Metallic (mit Black und Sparkling Red).



Honda Fireblade CBR900RR (SC44)



Radikalkur Kein Stein bleibt auf dem anderen. Weil auch die Konkurrenz nicht schläft, wird die fünfte Fireblade-Generation komplett neu konstruiert. Der Vierzylinder wartet mit mehr Hubraum (929 Kubik) und mehr Leistung (147 PS) denn je auf. Der Brückenrahmen aus Aluminium ist jetzt mit Upside-Down-Gabel und 17-Zoll-Vorderrad bestückt, die ebenso massive wie extralange Schwinge am Motorgehäuse gelagert. Elektronische Benzineinspritzung und geregelter Dreiwege-Katalysator untermauern den technologischen Führungsanspruch.

Hondas neuer Hightech-Renner drückt dennoch nur 170 Kilo Trockengewicht auf die Waage. Viel Power und wenig Gewicht – die typische Fireblade-Tugend, leichtes Handling bei problemloser Fahrbarkeit, wird so auf eine neue Spitze getrieben.

Technische Details

Motor: Komplettes neues, kompakteres Motorgehäuse (20 mm kürzer). Mehr Bohrung, kürzerer Hub, höhere Kompression. Größere und steiler stehende Ventile im Zylinderkopf. Extrem hohlgebohrte Nockenwellen (20 % leichter), geschmiedete Kolben (statt gegossen). 4-in-1-Anlage mit Titankrümmern und Auslass-Walzensystem. Elektronische Benzineinspritzung, Lambdageregelter Katalysator, neue Digital-Zündanlage. Airbox mit Spezialventil zur Ansaugluftregulierung.

Fahrwerk: Kompletter neuer Aluminiumrahmen, Schwingenlagerung am Motorgehäuse. Neue 43 mm Ø USD-Gabel, neue Schwinge aus Gussteilen und Alu-Profilen. 17 Zoll-Vorderrad mit großen 330er Bremsscheiben, fetter 190er Pneu hinten. Neue, hohlgebossene Dreispeichenräder.

Ausstattung: Superflache Kombi-Instrumenteneinheit, neue HISS-Wegfahrsperre, Freiflächen-Frontscheinwerfer.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 929 cm³, Bohrung x Hub 74 x 54 mm. PGM-FI-Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 40 mm. Abgasreinigung mittels geregelter Katalysator. Leistung 147 PS (108 kW) bei 11000/min, max. Drehmoment 100 Nm bei 9000/min, 6 Gänge. Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. 43 mm USD-Gabel, Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 120/135 mm. 330 mm Doppelscheibenbremse vorn, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1400 mm, Trockengewicht 170 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 2000 / 2001: 22190 DM / 23640 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 2000 / 2001: 3613 / 2634 Expl.
in Europa* 2000 / 2001: 15807 / 11712 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

2000



Farben für 2000: Andes Blue Metallic (mit Winning Red/Ross White), Black (mit Matte Gunpowder Black Metallic), Lapis Blue Metallic (mit Sunrise Yellow/Ross White).

2001

Der Fireblade-Jahrgang 2001 bleibt technisch unverändert. Neu sind die Farben Sparkling Red (mit Andes Blue Metallic), Pearl Flash Yellow (mit Moonstone Silver Metallic), Lapis Blue Metallic, Accurate Silver Metallic.



2002

Honda Fireblade CBR900RR (SC50)



Farben für 2002: Winning Red (mit Schwarz), Ross White (mit Lapis Blau Metallic), Pearl Flash Gelb (mit Lapis Blau Metallic).

2003

Der Fireblade-Jahrgang 2003 bleibt technisch unverändert. Neu sind die Farben Candy Tahitian Blue (mit Black), Black (mit Winning Red), Black (mit Pearl Flash Yellow).



Stärker, leichter, mehr Hubraum Der optische Auftritt der 2002er Fireblade fällt straf- und sehniger aus, wie monatelang gejoggt. Neue Motorinnereien, Änderungen an Einspritzung und Elektronik plus Titanauspuff entlocken dem Inline-Four 3 PS Mehrleistung. Erneut überarbeitet sind Fahrwerk und Schwinge, ebenso die Tankform. Eine Gewindespindel an der Stoßdämpferanlenkung eröffnet neue Möglichkeiten beim Fahrwerks-Setup. Trotz aller Verbesserungen sinkt das Trockengewicht auf 168 kg, der Anspruch bestechender Fahrbarkeit gilt wie am ersten Tag. Tadao Baba, der der Presse-Fahrpräsentation in Estoril beiwohnt, hat seinen Dauerbrenner zum letzten Mal runderneuert. Der Vater der Fireblade wird in absehbarer Zeit in Ruhestand gehen. Ein Journalist fordert, dass jede Fireblade serienmäßig mit einem kleinen Porträtfoto von Baba-San im Cockpit ausgeliefert wird.

Technische Details

Motor: auf 954 ccm vergrößerter Hubraum (1 mm mehr Bohrung), höhere Verdichtung (11,5 statt 11,3 zu 1). Motorgehäuse und Kurbelwelle modifiziert. Neue, leichtere Kolben mit radikal gekürztem Hemd. Überarbeitete Benzineinspritzung mit vergrößertem Drosselklappen-Querschnitt (von 40 auf 42 mm) und neuen Einspritzventilen sowie neuem PGM-FI-Steuergerät für verbessertes Ansprechverhalten und mehr Durchzug. Titan-Auspuffschalldämpfer. Lichtmaschine leichter und kompakter. Plus 3 PS.

Fahrwerk: Überarbeiteter Aluminium-Rahmen (Steuerkopf und Rahmenheck modifiziert). Zusätzlich lässt sich mittels Gewindespindel das Heck anheben oder absenken. Bogenförmige Alu-Hinterradschwinge nach NSR 500-Rennmaschinen-Machart, enganliegender Kotflügel. Leichtere Gussfelgen. Tankform überarbeitet (10 mm kürzer und flacher) für optimierte Sitzposition.

Ausstattung: Auf 168 kg gesenktes Trockengewicht (minus 2 Kilo). Neues Verkleidungsdesign, Front spitzer gewinkelt, schlankere Heckverkleidung. Neues LED-Rücklicht. Seitenverkleidung einteilig (vorher zweiteilig), überarbeitete Luftschlitzzuführung. Moderner Multirefektor-Scheinwerfer (Abblendlicht zentral, rechts und links Fernlicht), kleinere und leichtere Instrumente. Rücklicht mit Leuchtdioden.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 954 cm³, Bohrung x Hub 75 x 54 mm. PGM-FI-Benzineinspritzung, Abgasreinigung mit G-Kat. Leistung 150 PS (111 kW) bei 11250/min, max. Drehmoment 104 Nm bei 9500/min, 6 Gänge. Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. 43 mm USD-Gabel, voll einstellbar, Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Hebelumlenkung und Zentralfederbein. Federweg v/h 120/135 mm. 330 mm Doppelscheibenbremse vorn, hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1400 mm, Trockengewicht 168 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 2002 / 2003: 12590 Euro / 12740 Euro
Verkaufszahlen in Deutschland 2002 / 2003: 3097 / 2144 Expl.
in Europa* 2002 / 2003: 15538 / 8689 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

Honda Fireblade CBR1000RR (SC57)



Racing-Soul Der Input der HRC-Rennabteilung ist nicht zu übersehen, der MotoGP-Renner RC211V stand Pate bei der Entwicklung. Kunitaka Hara, der verantwortliche Projektleiter, baut mit der 171 PS starken CBR1000RR (erstmalig mit vollem Liter Hubraum) die stärkste Fireblade aller Zeiten und brennt dazu ein technologisches Feuerwerk ab: Dual-sequentielle Benzineinspritzung (natürlich mit Kat), Kassettengetriebe, Centre-Up-Auspuff, Unit Pro-Link-Hinterradfederung, Upside-Down-Gabel, Radialbremsen, Schaltblitz, elektronisch-hydraulischer Lenkungsämpfer. Bei der Präsentation in Arizona/USA ist der mehrfache Deutsche Meister Michael Schulten anwesend. »Ein besseres Motorrad aus der Kiste habe ich noch nie gefahren. Ich kann keine Schwächen erkennen«, so sein Kommentar. 2004 erobert Schulten mit der Fireblade in der seriennahen Superbike-IDM den Meistertitel.

Technische Details

Motor: Komplett neu entwickelter 1000er Vierzylinder. Schmiedekolben aus Aluminium mit spezieller Oberflächenbehandlung (zur Minimierung der Reibungsverluste). Erneut reduzierte Ventilwinkel, Ventilschaft-Ø 4 mm, mutterlose Pleuel (nur mittels Gewindeschrauben fixiert). Verkleinerte Lichtmaschine. Besonders kompaktes (und bei Renneinsätzen schnell wechselbares) Kassettengetriebe. 4-in-1-Center-Up-Auspuff aus Titan und Edelstahl.

Fahrwerk: Neu entwickelter Aluminium-Brückenrahmen (RC211V-inspiriert), Upside-Down-Gabel, Gleitrohr-Ø 43 mm, voll einstellbar. Aluminium-Schwinge mit Unit Pro-Link-Zentralfederbein, voll einstellbar. Bereifung Bridgestone BT 014.

Ausstattung: Cockpit mit Schaltblitz, hydraulische Kupplung. Und, als patentierte Weltneuheit: ein elektronisch angesteuerter, hydraulischer Lenkungsämpfer (HESD).

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 998 cm³, Bohrung x Hub 75 x 56,5 mm. Elektronische, dual-sequentielle (PGM-DSFI) Benzineinspritzung. Abgasreinigung mittels geregelter Katalysator und Sekundär-Luftsystem (Euro 2). Leistung 171 PS (126 kW) bei 11250/min, max. Drehmoment 115 Nm bei 8500/min, Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. Federweg v/h 120/135 mm. 310 mm Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolben-Bremszangen, radial verschraubt; hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1410 mm, Trockengewicht 179 kg, Tank 18 Liter.

Preis* 2004 / 2005: 12990 Euro / 12990 Euro
Verkaufszahlen in Deutschland 2004 / 2005: 3220 / 2930 Expl.
in Europa* 2004 / 2005: 15080 / 11945 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

2004



Farben 2004: Pearl Fadeless White (mit Winning Red/Matte Barents Blue Metallic), Black (mit Moonstone Silver Metallic), Winning Red (mit Matte Gun Powder Black).

2005

Der Fireblade-Jahrgang 2005 bleibt technisch unverändert. Neue Farben: Winning Red (mit Pearl Heron Blue/Digital Silver), Black und Candy Tahitian Blue. Die Repsol-Replica gibt es gegen 300 Euro Aufpreis.



2006

Honda Fireblade CBR1000RR (SC57)



Farben für 2006: Winning Red (mit Graphite Black), Graphite Black (mit Matte Axis Grey Metallic), Iron Nail Silver (mit Force Silver Metallic/Graphite Black)



2007

Der Fireblade-Jahrgang 2007 bleibt technisch unverändert. Farben: Graphite Black und Winning Red bleiben im Programm. Die Sonderlackierungen Repsol und HRC-Tricolor kommen neu hinzu, beide gegen Aufpreis.



Dynamisiert Die Weiterentwicklung für 2006 erfolgt unter der Maxime »Crystallisation of Racing-DNA«. Dem Motor wird mehr Drehfreude im oberen Bereich eingehaucht, dazu drei Kilo Gewicht abgespeckt. Dank Aerodynamik-Facelift wirkt das Bike sehniger und schlanker. Dazu gibt's eine optimierte Kühlung, leichteren Auspuff, größere Bremsscheiben vorne und verfeinerte Rahmen-Geometrie. IDM-Pilot Michael Schulden ist bei der Weltpräsentation in Katar dabei. Sein Urteil: »Die neue Fireblade dreht lebendiger aus, noch gieriger. Das verschafft mehr Spielraum. Zwischen Kurven, wo man sonst schalten müsste, läßt sich jetzt kurz überdrehen und ohne Gangwechsel durchfahren. Beim Chassis geht alles einen Tick leichter – harmonisches Einlenken, sicheres Feedback in Schräglage, guter Grip beim Beschleunigen.«

Das sportliche Highlight der Saison 2007 schafft James Toseland, der für das HANNspree Ten Kate Honda Team auf der Fireblade den Superbike-WM-Titel erobert.

Weitere technische Details

Motor: Einlaßkanäle überarbeitet, vergrößerte Auslaßkanäle. Verdichtung erhöht auf 12,2 : 1 (vorher 11,9 : 1). Einlaßseitig neue Doppelventilfedern. Höhere Spitzendrehzahl (von 11.650 auf 12.200/min). Kurbelwelle aus stärkerer Stahlliegierung. Nockenwellen erleichtert. Kraftstoffeinspritzung neu programmiert. Steuereinheit mit vereinfachter Innenkonstruktion (-100 Gramm). Lichtmaschinenendeckel aus Magnesium (-100 g). Größeres Kettenrad hinten (von 40 auf 42 Zähne). Neue Ruckdämpfer. Neuer Katalysator mit 300 Zellen. Wasserkühler schmaler und leichter (Ersparnis 500 g, mit neuen Schläuchen sogar 700 g). Leichteres Auspuffsystem aus Titan und Edelstahl: -600 g bei den Rohren, -480 g beim servogestützten Klappenventil, -380 g beim Center-Up-Topf unterm Sitz. Neue Kunststoffblende als Auspuff-Abschluß.

Fahrwerk: Lenkkopf-Nachlaufwinkel auf 23,30 Grad reduziert (vorher 23,45°). Nachlauf von 102 auf 100 mm verringert. Aluschwinge geschwärzt (wie Rahmen) und 5 mm kürzer. In Kombination mit reduziertem Nachlaufwinkel Radstand jetzt 1400 mm (vorher 1410 mm). Federbein-Einstellring für die Vorspannung aus Alu (vorher Stahl). Bremsscheiben größer (320 statt 310 mm Ø), dazu von 5 auf 4,5 mm Dicke reduziert (Ersparnis 300 g). Kleinere und leichtere Bremszange hinten.

Ausstattung: Aggressiver Look durch deutliche Einkerbung in Frontverkleidung und geänderte Scheinwerfer-Form. Seitenverkleidung kompakter und mit jetzt runder Linienführung. Luftschächte niedriger, um Kühlluft effektiver abzuleiten. Repsol-Replica-Lackierung gegen 500 Euro Aufpreis, Aufpreis für HRC-Tricolor-Lackierung 292,43 Euro.

Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 998 cm³, Bohrung x Hub 75 x 56,5 mm. Elektronische, dual-sequentielle (PGM-DSFI) Benzineinspritzung. Abgasreinigung mittels geregelter Katalysator (Euro 3). Leistung 172 PS (126 kW) bei 11250/min, max. Drehmoment 115 Nm bei 10.000/min, Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. Federweg v/h 120/135 mm. 320 mm Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolben-Bremszangen, radial verschraubt; hinten 220 mm Scheibe. Radstand 1400 mm, Trockengewicht 176 kg, Tank 18 Liter.

Preis* 2006 / 2007: 13190 Euro / 13540 Euro
Verkaufszahlen in Deutschland 2006 / bis Okt. 2007: 2310 / 2238 Expl.
in Europa* 2006 / bis Okt. 2007: 11054 / 9576 Expl.

* (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

Honda Fireblade CBR1000RR (SC59)



Innovationssprung Mehr Power, schärfere Optik, kompaktere Proportionen. Auch Leichtbau und Zentralisierung der Massen wurden bei der 2008er CBR1000RR mit MotoGP-Know-how weiter voran getrieben. Der aufwändig verbesserte Vierzylinder verfügt neu über Titan-Einlaßventile und Anti-Hopping-Kupplung. Atemberaubend die Eckdaten: 178 PS und vollgetankt 199 kg sind Bestwerte der Fireblade-Historie. Der Underslung-Auspuff wirkt sich positiv auf Gewichtsverteilung und Handling aus. Das Aluminium-Chassis ist nochmals leichter gefertigt, dazu gibt es leichtere Felgen, neue Monoblock-Bremszangen sowie den HESD-Lenkungsämpfer der zweiten Generation. Alles für noch mehr Fahrspaß und absolut bestechende Fahrbarkeit.

Erfolgs-Story Im Sportmotorradsektor erfreut sich die Fireblade außerordentlicher Beliebtheit. Von 1992 bis Oktober 2007 wurden in Deutschland insgesamt 43.227 Fireblades verkauft, in Europa 177.526 und weltweit rund 340.000 Einheiten. Und die Erfolgsgeschichte geht weiter – mit der neuen Fireblade für 2008.

Weitere technische Details

Motor: Motor kompakter und 2,5 kg leichter, Bohrung größer (+1 mm), Hub kürzer (-1,5 mm). Direkt beschichtete Zylinder-Laufbahnen (vorher Keramik-Komposit-Laufbuchsen), reduzierter Zylinderabstand (von 6 auf 5 mm). Neue Schmiedekolben (trotz größerem Durchmesser nicht schwerer), Einlaßventile aus Titan, am Schaft gekürzt und im Durchmesser vergrößert. Leichtere Ventilfedern, Zylinderkopf 15 mm kürzer. Nockenwellen 4 mm niedriger platziert und um 4,5 mm näher zusammen gerückt. Nockenwellen mit geringerer Wandstärke (500 g Gewichtseinsparung). Vergrößerte Airbox (Lufteinlässe mit elektronisch gesteuerten Ventilen), Anti-Hopping-Kupplung, Kupplungs betätigung mechanisch (vorher hydraulisch).

Fahrwerk: Aluminium-Druckguss-Rahmen (aus 4 statt vorher 9 Teilen gefertigt), 2,5 kg leichter, 30 mm schlanker; Seitensteifigkeit + 13 %, Verwindungssteifigkeit + 40 %, vertikale Steifigkeit + 30 %. Alu-Schwinge im Gull-Wing-Design, 11 mm länger. HESD-Lenkungsämpfer neuester Generation. Vierkolben-Monoblock-Bremszangen, Kolben aus chrombeschichtetem Alu (vorher Stahl), Gewichtsparsnis 126 g pro Zange. Modifizierte Bremshebel-Übersetzung. Schwimmend gelagerte Bremsscheiben (an 6 statt bisher 10 Punkten). Gewichtsparsnis 90 Gramm. Bremsscheiben-Lochmuster von Suzuka-8H-Werks-Fireblade. Dreispeichenfelgen dünnwandiger (vorne -240 g, hinten -310 g). Upside-Down-Gabel, Gleitrohr-Ø 43 mm, voll einstellbar. Standrohrabstand um 10 mm auf 204 mm verkleinert. Offset von 25 auf 27,5 mm vergrößert. Unit Pro-Link-Zentralfederbein, voll einstellbar. Bereifung Bridgestone BT 015 oder Dunlop Sportmax Qualifier.

Ausstattung: Neues, massenzentralisiertes Design mit kurzen Heck- und Frontpartien, integrierte Ram-Air-Lufteinlässe, Line-Beam-Multirefektorscheinwerfer. Instrumenteneinheit mit neuem Design. Rückspiegel mit integrierten Blinkern. Aluminium-Seitenständer. Underslung-Auspuff. Batterie mit 7 Ah Kapazität. Flügel-Embleme auf beiden Tankseiten.

Technische Daten: DOHC-Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, wassergekühlt. Hubraum: 999,8 cm³, Bohrung x Hub 76 x 55,1 mm. Elektronische, dual-sequentielle (PGM-DSFI) Benzineinspritzung, geregelter Katalysator (Euro 3). Leistung 178 PS (130,7 kW) bei 12000/min, max. Drehmoment 113,8 Nm bei 8500/min. Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. Federweg v/h 120/135 mm. 320 mm Doppelscheiben vorn (schwimmend gelagert), Vierkolben-Bremszangen, radial verschraubt, hinten 220 mm Scheibe mit Einkolbenbremszange. Radstand 1405 mm, Gewicht vollgetankt 199 kg, Tank 18 Liter.

Preis* 2008:

13760,- Euro

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

2008



Alles neu: Modernes Cockpit und Verkleidungs-Gesicht mit Ram-Air-Einlässen unterstreichen den markanten optischen Auftritt.

Der Fireblade-Jahrgang 2008 rollt in vier Farbvarianten zu den Händlern: Graphite Black, Graphite Black/Candy Glory Red, Pearl Sunbeam White, Winning Red.



