

CBR1000RR

2010 Information Presse



Introduction

Célébrée dans le monde entier pour ses performances et sa vivacité, la CBR1000RR Fireblade est une véritable icône de sa catégorie. Alors que l'édition 2009 du TT de l'Île de Man a permis à Honda de fêter ses 50 ans d'engagement en compétition, l'appétit de victoire de la CBR1000RR est resté insatiable. Pour preuve les 5 premières places remportées lors de la course Superbike et la 15e victoire de John McGuinness, record du tour et de l'épreuve à la clef !

Pour autant, la plus ultime des sportives ne doit pas être jugée qu'à sa simple vitesse. Le concept de "Contrôle total" a toujours été au cœur du développement de la Fireblade, et ce depuis le lancement de sa première version en 1992. Depuis, Honda a continuellement amélioré cette machine de légende afin d'offrir à ses utilisateurs toujours plus de plaisir et de confiance sur route comme sur piste.

La CBR900RR 1992 a donc stupéfié le monde de la moto lors de sa sortie avec une conception minimaliste qui éliminait chaque gramme qui n'avait pas une bonne raison d'être. Et les générations successives ont encore amélioré ce concept en perdant du poids et en se focalisant sur les composants proches du centre de gravité (centralisation des masses).

Au final, la Fireblade est une machine qui se distingue des autres par ses qualités d'agilité et de stabilité. Que l'on s'attaque à de longues courbes à pleine vitesse ou que l'on négocie des virages en chicane, sa vivacité et la neutralité de son comportement sont unanimement reconnues et appréciées, sur route comme sur piste.

Une nouvelle motorisation ultra légère ainsi qu'une partie cycle radicalement modifiée en 2008 ont porté le concept de "Contrôle Total" à un niveau jamais atteint jusque-là et assuré la pérennité du succès de la Fireblade. Inspirée par la culture traditionnelle japonaise, dotée des dernières évolutions en matière de développement mécanique et aérodynamique, cette nouvelle évolution se présentait comme un chef-d'œuvre de technologie. Le moteur répondait en douceur au plus infime des ordres de son pilote par une arrivée maîtrisée de la puissance et une précision extrême des accélérations. Un nouveau type de cadre super étroit en aluminium moulé permettait d'offrir un équilibre optimal entre la rigidité nécessaire pour contenir la puissance du moteur et la flexibilité exigée pour obtenir la traction maximale dans les virages. Des dimensions toujours plus compactes participaient à la centralisation des masses et donnaient au pilote davantage de liberté de mouvement sur la machine, permettant une meilleure répartition des masses.

En 2009, Honda a poussé encore plus loin son concept en offrant aux pilotes de la Fireblade la possibilité de profiter des avantages du système de freinage antiblocage combiné à contrôle électronique, une innovation révolutionnaire dans cette catégorie.

Premier antiblocage combiné à avoir été conçu spécifiquement pour une sportive, ce système se devait d'être parfait dans sa sensibilité aux commandes, d'être le plus léger possible et de revendiquer des performances à la hauteur de son environnement.

Pour 2010, la CBR1000RR Fireblade continue de célébrer ses succès via quelques améliorations de style et de performances qui confortent son image sportive.

Évolutions 2010

- Nouveau dessin arrière plus acéré avec nouveau feu à lentille translucide.
- Nouvelle sortie d'échappement avec habillage aluminium.
- Nouveaux coloris et nouveaux graphismes.
- Masses d'inerties du vilebrequin optimisées

Développement

La CBR1000RR Fireblade jouit d'une position incontestée de référence dans la catégorie des supersportives en offrant le meilleur compromis que l'on puisse trouver aujourd'hui entre performances sportives et facilité de pilotage sur route comme sur circuit. Pour 2010, les concepteurs et les ingénieurs se sont attachés à optimiser encore son image de compétitrice. Les résultats de ces efforts, même s'ils ne constituent pas des changements majeurs, n'en contribuent pas moins à accroître la qualité perçue et le plaisir que l'on peut avoir à détailler la machine.

Style

Au travers de quelques détails soigneusement travaillés, le style adopté par la Fireblade 2010 met une nouvelle fois l'accent sur la fonction. La forme générale se dispense de tout ce qui ne répond pas au double critère du poids minimal et de la centralisation optimale des masses. Le garde-boue arrière a ainsi été raccourci et un nouveau feu arrière à lentille claire ajouté. Les clignotants et le support de plaque d'immatriculation ont été associés dans un ensemble compact et pratique qui peut dorénavant être facilement dissocié du garde-boue dans le cadre d'une utilisation sur piste. L'échappement profite quant à lui d'un silencieux redessiné et doté d'un habillage en aluminium.

Conçue pour favoriser la maniabilité, la partie avant reste courte et compacte, intégrant les deux prises d'air du système ram-air ainsi que les deux optiques taille basse, des formes qui reflètent les performances de la machine tout en optimisant son efficacité aérodynamique. Sur ce millésime 2010, ce dessin dynamique se voit renforcé sur toutes les versions (sauf Noir Graphite) par l'adoption d'un nouveau graphisme et de nouveaux marquages appliqués sur la partie centrale de la pointe avant.

Coloris

La CBR1000RR Fireblade 2010 est disponible en 4 nouvelles variations de couleurs qui débutent par un Noir Graphite avec bandes Noir/Blanc. Viennent ensuite une version Argent Métallique/Orange et une version tricolore "HRC" qui célèbre les 50 ans de compétition de Honda en adoptant des marquages supplémentaires sur le garde-boue arrière ainsi que sur la partie supérieure des flancs de carénage, en plus des marquages "HRC" apposés en plusieurs points de l'habillage.

Enfin, une version spéciale Noir Graphite est également disponible, simple et élégante avec son cadre peint en argent qui contraste avec la profondeur sombre de l'habillage.

Coloris CBR1000RR standard

- Noir / Blanc (non disponible sur la version C-ABS)
- Argent métallique / Orange (non disponible sur la version C-ABS)
- Tricolore - HRC
- Noir Graphite

Motorisation

Le moteur de la CBR1000RR se distingue par ses valeurs de couple exceptionnelles tout au long de la plage de régime. Il en résulte des accélérations progressives mais puissantes, délivrées sans efforts par un bloc particulièrement compact.

Des régimes de rotations très élevés sont autorisés par l'architecture super-carrée du moteur mais aussi par l'adoption de cylindres sans chemises ainsi que de pistons, de soupapes, d'arbres à cames et de pignons allégés au maximum. Afin d'augmenter le plaisir en pilotage sportif et améliorer encore le contrôle au niveau de la poignée des gaz, un certain nombre d'améliorations a été apporté pour absorber les fluctuations de la courbe de couple. Le volant d'alternateur a été agrandi tandis que la rigidité du vilebrequin a été augmentée (+ 6,87% au niveau des masses d'inertie) afin de correspondre aux nouvelles caractéristiques du volant. Ce progrès a été obtenu sans augmenter le poids pour autant grâce au recours à des composants allégés tels que des vis de fixation en aluminium au niveau de la culasse, des tubes d'échappements plus fins ou encore un moteur de ventilateur de refroidissement plus compact.

La puissance du moteur est transmise à la boîte via à un embrayage à glissement assisté qui garanti des rétrogradages et des décélérations en toute confiance mais aussi des passages de rapports ultrarapides avec un effort minimal au levier d'embrayage.

Le système d'échappement de la CBR1000RR associe une forme compacte avec une centralisation des masses et une garde au sol optimales. Deux valves disposées dans le silencieux adaptent en permanence la configuration du système afin d'obtenir la meilleure efficacité possible et améliorer la puissance du moteur à pleine ouverture des gaz. Parallèlement, grâce à une sonde à oxygène, le système HECS3 gère également en permanence les émissions de gaz, réduisant les rejets polluants et optimisant l'efficacité de la combustion.

Partie cycle

En concevant les 4 éléments du cadre aluminium de la CBR1000RR Fireblade, les ingénieurs Honda avaient pour objectif de s'approcher au plus près du difficile point d'équilibre entre résistance, rigidité et légèreté, trois paramètres indispensables pour obtenir des performances de premier ordre.

Conditionnant un comportement agile et neutre, cette structure facilite également le positionnement de tous les autres composants concernés par la centralisation des masses. Le bras oscillant "banane" est long, garantissant un maximum de traction et se voit complété par une suspension Unit Pro-Link développée à l'épreuve du MotoGP.

La Fireblade dispose aussi de la seconde génération des amortisseurs de direction à contrôle électronique HESD dont la force d'amortissement s'ajuste automatiquement en fonction de la vitesse. Ceci permet une grande stabilité à haute vitesse en limitant les mouvements de direction tout en conservant une maniabilité appréciable à basse vitesse.

Freins

À l'avant, les étriers 4 pistons à montage radial se caractérisent par leur construction monobloc, synonyme de faible poids et de rigidité optimale. Les pistes flottantes à 6 points de fixation sont également largement ajourées afin de limiter le poids sans pénaliser la puissance et le ressenti au freinage.

Système antiblocage combiné à contrôle électronique

Depuis 2009, il est possible de profiter de toutes les performances de la CBR en même temps que celles du nouveau système de freinage antiblocage combiné à contrôle électronique développé tout spécialement par Honda pour les machines à vocation sportive.

Ce système révolutionnaire permet au pilote de freiner naturellement et avec confiance sans contrarier la maîtrise qui est essentielle au pilotage sportif.

Un empattement court signifie qu'une sportive à des chances d'être victime d'un phénomène de tangage lors des freinages violents. Le système de freinage antiblocage combiné à contrôle électronique minimise cette tendance, optimisant l'équilibre et la stabilité tout en offrant les qualités d'efficacité et d'assurance des l'ABS et du CBS.

Des tests intensifs sur route et sur circuit ont démontré que le système antiblocage combiné à contrôle électronique améliorerait le contrôle sans perturber les sensations en virages. Pour les utilisateurs de tous niveaux, ce système renforce considérablement la confiance et, par la même, le plaisir du pilotage sportif.

Équipement optionnel

Une large gamme d'accessoires et d'équipements optionnels est disponible pour optimiser les qualités de la CBR1000RR. Cette gamme comprend notamment :

- Une sélection de pièces carbone spécialement développées pour la Fireblade, y compris un garde-boue avant qui protège les tubes de fourche, un garde-boue arrière (version non ABS uniquement) qui protège l'intérieur du châssis et des protections de carters d'alternateur et d'allumage.

- Un passage de roue aux coloris accordés qui protège l'amortisseur des projections (version non ABS uniquement).

- Une protection de réservoir façon carbone ainsi qu'un habillage de bouchon de remplissage avec logo HRC.

- Un capot de selle aux coloris accordés qui vient prendre la place de la selle passager pour renforcer l'image sportive de la CBR1000RR.

- Un jeu d'adhésifs de roues «Honda Racing».

- Une bulle homologuée et rehaussée de 27,4 mm pour une image plus dynamique et une protection renforcée. L'instrumentation est également mieux protégée du soleil. Disponible en version claire ou teintée noir avec logo Honda Racing.

- Un jeu de protections de carénage en nylon noir qui limite les risques de dommages sur les parties peintes.

- Une selle pilote utilisant un élastomère spécifique (brevet Honda) pour un confort sans équivalent. Avec CBR logo et différents motifs

- Une sacoche qui peut être installée sur la selle passager en cas de besoin.

- Une sacoche réservoir.

- Une alarme compacte AVERTO avec détecteur de mouvement, sirène et batterie. Le kit dispose d'un mode de faible consommation en veille qui protège la batterie d'une décharge totale.

-Un antivol en U conçu pour prendre place dans l'espace aménagé sous la selle passager.

-Une béquille de stand qui soulève la machine à partir de l'extrémité du bras oscillant pour faciliter l'entretien de la roue arrière.

-Une centrale électronique spécifique à la version Combiné-ABS et permettant un usage sur circuit.

Caractéristiques

General		
Modèle		CBR1000RR
Type du modèle		type ED
Moteur		
Type		4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée		999 cm ³
Alésage x Course		76 x 55,1 mm
Rapport volumétrique		12,3 à 1
Puissance maxi.		131,0 kW à 12 000 tr/min ()
Couple maxi.		112,0 Nm à 8 500 tr/min ()
Régime de ralenti		1 200 tr/min
Capacité d'huile		3,7 litres
Alimentation		
Carburateur		Injection électronique PGM-DSFI
Diamètre de passage		46 mm
Filtre à air		Cartouche papier
Capacité de carburant		17,7 litres (y compris témoin de réserve à diodes à 4 litres)
Consommation		15,8 (WMTC mode)
Système électrique		
Allumage		Numérique contrôlé par microprocesseur
Calage de l'allumage		3,2° AvPMH (ralenti)~ 45° AvPMH (7 500 tr/min)
Bougie		NGK : IMR9C-9HES - ND : VUH27EC
Démarrage		Électrique
Batterie		12 V / 6 Ah
Alternateur		372 W
Phares		12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 55 W x 2 (route)
Transmission		
Embrayage		Multidisque en bain d'huile avec ressort à diaphragme
Entraînement		Mécanique par câble
Boîte		6 rapports
Réduction primaire		1.717 (79/46)
Rapports	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)
Réduction finale		2.625 (42/16)
Transmission finale		Chaîne à joints toriques rivée au pas de #530

Cadre		
Type		Double poutre aluminium composite type Diamond
Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 075 x 685 x 1 130 mm
Empattement		1 410 mm
Angle de chasse		23° 18'
Trainée		96,3 mm
Rayon de braquage		3,2 m
Hauteur de selle		820 mm
Garde au sol		130 mm
Poids tous plein faits		199 kg (AV: 105 kg; AR: 94 kg)
Capacité de transport maxi.		180 kg
Poids en charge		379 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche inversée HMAS ø 43 mm à cartouches réglable en précharge, compression et détente, débattement 120 mm.
	Arrière	Monoamortisseur à gaz Unit Pro-Link HMAS réglable en précharge (10 pos.), compression et détente (vis sans fin), débattement 135 mm.
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 3 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 3 branches
Jantes	Avant	17M/C x MT3,50
	Arrière	17M/C x MT6,00
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière	190/50 ZR17M/C (73W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa
Freins		
Type	Avant	Double disque hydraulique ø 320 4,5 mm avec étriers 4 pistons et plaquettes frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 220 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes frittées