

CBR1000RR

2010 Informazioni Stampa



Introduzione

Da anni il riferimento assoluto fra le Supersport e vincitrice di tanti recenti confronti internazionali (il "MasterBike", ad esempio), la CBR1000RR Fireblade è ormai un'icona del motociclismo sportivo. E non sorprende che nel 2009 Honda abbia celebrato i primi 50 anni di competizioni proprio al Tourist Trophy dell'Isola di Man (dove aveva esordito nel 1959), e la CBR1000RR si sia dimostrata ancora una volta la dominatrice della categoria Superbike, conquistando i primi 5 posti della classifica. La Fireblade ha inoltre portato John McGuinness a cogliere la sua quindicesima vittoria al TT, con il nuovo record su giro. Il grande pregio di questa supersportiva non sono infatti solo le prestazioni, ma "come" esse sono trasmesse al pilota. Non a caso, fin dal primo modello (1992), lo sviluppo della maggiore delle CBR è ruotato intorno al concetto di "Controllo Totale", che ha condotto questa RR da un successo all'altro. Honda ha costantemente migliorato l'esperienza di guida in sella alla Fireblade, che trasmette al pilota un feeling ogni anno maggiore, su strada come in pista.

Nel 1992 l'originalissima CBR900RR scatenò da subito le fantasie dei motociclisti; il design minimalista aveva infatti eliminato ogni inutile fronzolo. Nelle successive generazioni, i tecnici si concentrarono verso l'ulteriore riduzioni del peso, focalizzandosi sul concentrare la parte meccanica intorno al baricentro (ovvero centralizzando sempre più la massa). Questi continui sviluppi resero la moto sempre più agile e stabile. La capacità di disegnare traiettorie perfette nelle curve veloci, o di... schizzare come un proiettile da quelle più strette, le superbe prestazioni ed un comportamento sempre e comunque prevedibile hanno fatto apprezzare la CBR1000RR tanto su strada quanto sulle piste di tutto il mondo – teatri di mille vittorie.

Nel 2008, un nuovo, leggerissimo propulsore ed una ciclistica rivoluzionata hanno innalzato il concetto di "Controllo Totale" a livelli mai raggiunti in precedenza. Ispirata agli antichi dettami dell'arte e della cultura giapponese e frutto di un accurato studio aerodinamico, la nuova Fireblade si è dimostrata da subito un capolavoro di ingegneria. Il propulsore della CBR1000RR 2008YM (derivato dalla moto che aveva vinto il Mondiale Superbike 2007) si è dimostrato efficace in ogni frangente, con tanta e sempre gestibile potenza – sia in accelerazione che in ripresa. Il nuovo, leggerissimo telaio in alluminio pressofuso ha regalato alla Fireblade la massima trazione in uscita di curva. Le dimensioni ancor più compatte hanno contribuito inoltre a centralizzare la massa, assicurando massima libertà di movimento al pilota ed una distribuzione del peso ottimale in ogni condizione.

Nel 2009, Honda ha pigiato ancora l'acceleratore in tema di "Controllo Totale", offrendo agli acquirenti della Fireblade la possibilità di scegliere la versione con "ABS Combinato" gestito elettronicamente, una rivoluzione nella categoria, per rimarcare la superiorità tecnologica della Honda. Questa prima versione di ABS Combinato per SuperSport trasmette una sensazione di controllo assoluto, non inficiando la leggerezza di guida – che rimane proverbiale. Il pilota non si accorge mai della presenza di questo "amico silenzioso" che ottimizza l'azione frenante...

Per il 2010, la CBR1000RR Fireblade continua dunque la strada per riconfermarsi sul gradino più alto del podio, grazie a numerose modifiche in tema di prestazioni e styling che ne esalteranno ancor più l'immagine sportiva.

Novità per il 2010

- Estetica posteriore ancor più racing-oriented. Il codone è ora modificato, e caratterizzato da un nuovo faro posteriore con lente chiara.
- Nuovo look più filante del terminale di scarico, con rivestimento in alluminio
- Grafiche e colorazioni rinnovate
- Migliori prestazioni (bilanciamento ed equilibratura) dell'albero motore

Progettazione e Sviluppo

La CBR1000RR Fireblade confermerà anche nel 2010 la propria leadership. I risultati ottenuti dai ns. tecnici per quanto generati da modifiche non radicali, hanno infatti ulteriormente innalzato il senso di qualità ed il carattere sportivo della moto. Possedere una Fireblade è oggi più che mai un'esperienza che inorgoglisce...

Styling

Le linee della Fireblade 2010 ne mettono in evidenza il marcato studio aerodinamico, che la fa distinguere da ogni altra competitor. Lo styling si è liberato di ogni orpello che non aiutasse a contenere il peso e la centralizzazione ottimale della massa. Il codone è ora più rastremato, ed il faro dispone di una lente chiara, mentre gli indicatori di direzione e il supporto della targa risultano integrati in una pratica struttura compatta - che si può smontare anche un attimo prima di scendere in pista. Lo scarico, collocato in basso a destra, sfoggia un nuovo terminale con elementi esterni in alluminio di altissima qualità.

L'originale cupolino corto e compatto integra anteriormente il filante doppio faro e le feritoie per l'aria. Lo styling sottolinea le prestazioni della CBR, migliorandone nel contempo l'efficienza aerodinamica. Per il 2010, la moto ha ricevuto modifiche anche a livello estetico grazie a nuovi, accattivanti elementi grafici.

Scelta Cromatica

La CBR1000RR YM2010 è disponibile in quattro stupende variazioni di colore. La classica Winning Red (già presente in gamma), che ne esalta le linee affilate. Le due nuove e grintose Silver Metallic/Pearl Fire Orange (bicolore) e Graphite Black (monocolore nero con cerchi color oro) che ne sottolineano l'indole aggressiva. La quarta è un rinnovato tricolore HRC, che vuole celebrare i 50 anni della Honda nelle competizioni, evocando con orgoglio il retaggio delle CBR precedenti. Questa colorazione ospita pertanto grafiche aggiuntive su codone, serbatoio e sulla parte superiore della carenatura (oltre agli adesivi HRC sul cupolino e sui parafanghi), che ben si sposano con il filante design - in aperto contrasto con il telaio color argento. La colorazione HRC è naturalmente disponibile anche in versione ABS Combinato.

Colorazioni

- Pearl Sunbeam White "Tricolour HRC" (anche versione ABS)

Motore

Le performance offerte dal motore della CBR1000RR sono incredibili - in particolare per l'eccezionale coppia disponibile fin dai più bassi regimi. L'accelerazione risulta così sempre potente e regolare.

La configurazione "corsa corta", che tanto permette in termini di potenza ai più alti regimi, è realizzata grazie a cilindri senza camicia ed a leggerissimi pistoni, alberi a cammes e valvole. Per enfatizzare ulteriormente il piacere di guida, sono state introdotte innovazioni volte a generare una curva di coppia ancor più regolare e perfezionare la gestione dell'acceleratore. Il volano dell'alternatore è ora più grande, con un albero motore ancor più rigido che ha permesso d'incrementare la massa inerziale del 6,87%, dato che migliora sensibilmente l'indole racing del Fireblade - che ora dispone di un miglior controllo sull'acceleratore ed il conseguente maggior potenziale in pista. Un risultato ottenuto senza alcun incremento di peso grazie all'adozione di nuovi e leggerissimi particolari meccanici quali il bullone di tenuta della testata in alluminio, un sottilissimo rivestimento della flangia del tubo di scarico ed una più compatta elettroventola del circuito di raffreddamento.

L'erogazione del propulsore è supportata dalla frizione antisaltellamento (già presente sulla CBR1000RR 2009YM) la quale, oltre a consentire al pilota di scalare / decelerare con sicurezza e reinnestare rapidamente il rapporto desiderato, riduce anche il carico da applicare sulla leva del manubrio e rendere più confortevole l'azionamento della frizione. La doppia azione di questo dispositivo si apprezza in fase di uscita di curva, grazie alla maggior "spinta" che trasmette al pneumatico posteriore.

Compatto ed efficace, il nuovo scarico della CBR1000RR sposa inoltre la massima altezza da terra possibile con la centralizzazione della massa. Le due valvole interne al terminale fanno raggiungere rapidamente al propulsore le massime prestazioni, consentendo di sfruttare l'intera potenza del motore. Il sistema con sonda lambda HECS3 (Honda Evolutional Catalysing System) esegue un costante monitoraggio delle emissioni, riducendo il volume di gas nocivi e regolando la miscela aria/carburante in modo da ottimizzare la combustione.

Ciclistica

Nel progettare il sofisticato telaio d'alluminio (in quattro elementi), i tecnici Honda puntavano a perfezionare quel delicato equilibrio di forza, rigidità e leggerezza che consente di massimizzare le prestazioni da superbike. Oltre a rendere la moto agile e maneggevole, questo telaio facilita il posizionamento degli altri componenti meccanici. Il forcellone ad... ala di gabbiano è lungo tanto da offrire la massima trazione, ed è associato ad un'innovativa sospensione posteriore con Pro-Link derivata dalla MotoGP. All'anteriore, invece, una scorrevole forcella pluriregolabile a cartuccia HMAS da 43 mm, contribuisce alla solidità dell'avantreno, per una tenuta di strada ottimale su strada ed in pista.

La Fireblade è inoltre equipaggiata con l'esclusivo ammortizzatore di sterzo HESD di II generazione, che si regola automaticamente in base alla velocità della moto, per una maggiore stabilità in curva; contribuisce ad eliminare eventuali "sbacchettamenti" di alcun genere. Naturalmente, l'HESD assicura inoltre un'eccellente maneggevolezza alle basse andature.

Freni da Competizione

L'impianto anteriore con due pinze monoblocco a montaggio radiale a quattro pistoncini assicura la massima leggerezza e rigidità. I dischi flottanti a sei punti di aggancio presentano fori di dimensioni variabili, per ridurre il peso senza alterarne la funzionalità.

L'ABS Combinato a Controllo Elettronico

Fin dal 2009 è possibile abbinare le prestazioni mozzafiato della Fireblade con la sicurezza aggiuntiva offerta da un ABS Combinato gestito elettronicamente, una tecnologia sviluppata da Honda appositamente per le CBR. Risulta così possibile frenare in modo sicuro e naturale senza modificare il proprio stile di guida e mantenendo quell'intuitivo controllo che è essenziale nella guida sportiva. Peraltro, la natura stessa di una supersportiva, dal corto interasse e con una precisa geometria di sterzo, può comportare di norma un certo saltellamento della ruota posteriore nelle staccate più violente (un "tornante" dopo un lungo rettilineo, ad esempio), dove tutto il carico viene proiettato verso l'anteriore. In queste situazioni estreme, la ruota posteriore può sollevarsi da terra. L'ABS Combinato gestito elettronicamente minimizza questa tendenza, mentre i vantaggi offerti dai sistemi ABS e CBS - come l'efficacia della frenata e l'antibloccaggio - assicurano equilibrio e stabilità in ogni frangente. Numerosi test su strada e pista hanno dimostrato come, grazie a questo dispositivo, Honda abbia compiuto un altro enorme passo avanti in tema di divertimento e sicurezza su due ruote, migliorando sensibilmente la frenata e l'inserimento in curva. L'ABS Combinato elettronico rende quindi la guida molto più piacevole e sicura, facilitando i progressi del pilota - in pista e fuori.

Accessori Disponibili a Richiesta

Un'ampia gamma di particolari originali, sviluppata da Honda Accessori, consentono di estendere ulteriormente la versatilità della CBR1000RR. Vasta la scelta a disposizione del cliente:

-Eleganti parti speciali in fibra di carbonio realizzati appositamente per questa Fireblade: parafango posteriore "hugger" (solo per la versione standard) che protegge gli organi interni della sospensione, un parafango anteriore che salvaguarda anche la base degli steli della forcella e copricarter decorativi per alternatore e frizione.

-Elegante parafango posteriore nel colore della moto, per difendere l'ammortizzatore posteriore dalle impurità (solo versione standard).

-Copricodino nel colore della moto, per accentuare il look sportivo della CBR1000RR.

-Adesivi "racing" per i cerchi e le carene.

-Cupolino più alto di 27,4 mm (omologato WVTA), per una maggiore protezione dal vento; ripara inoltre la strumentazione dal sole, migliorandone la visibilità. Disponibile in colore fumé o chiaro - con logo Honda Racing.

-Modanature protettive per la carenatura, in nylon nero.

-Sella "e-cushion" per il guidatore (brevetto Honda), realizzata con tecnologia ad elastomeri, che eleva nettamente il comfort di guida. Sfoggia un logo stilizzato CBR ed un'estetica differente.

-Borsa portaoggetti da collocare sul sellino del passeggero, per una maggior capacità di carico.

-Borsa da serbatoio che non penalizza la comodità nella guida (se abbinata alla borsa posteriore, permette di stivare quanto necessario per la gita del fine settimana).

-Antifurto AVERTO con sensore di movimento, sirena e batteria di backup per offrire ulteriore protezione da atti vandalici e furti. Modalità "sleep" a basso consumo che evita di scaricare la batteria.

-Lucchetto ad U, da riporre nel vano sottosella - o sotto il coprisella.

-Cavalletto posteriore in acciaio tubolare per sollevare la moto dal forcellone, facilitando pulizia e manutenzione della ruota posteriore.

-Centralina ECU che permette di utilizzare l'ABS Combinato gestito elettronicamente anche con gli pneumatici sportivi "uso pista".



Dati Tecnici

Generale		
Modello		CBR1000RR
Mold type		tipo ED
Motore		
Tipo		4 tempi, 4 cilindri in linea, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata		999 cm ³
Alesaggio x corsa		76 x 55,1 mm
Rapporto di compressione		12,3 : 1
Potenza massima		131,0 kW / 12.000 min ⁻¹
Coppia massima		112,0 Nm / 8.500 min ⁻¹
Regime del minimo		1.200 min ⁻¹
Capacità totale olio		3,7 litri
Alimentazione		
Carburatore		Iniezione elettronica (PGM-DSFI)
Diametro corpi farfallati		46 mm
Filtro d'aria		Di carta, a secco, del tipo a pannello
Capacità serbatoio carburante		17,7 litri (compresi 4 litri di riserva con spia di segnalazione LCD)
Fuel Consumption		15,8 (modalità WMTC)
Impianto elettrico		
Accensione		Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione		3,2° BTDC (minimo) ~ 45° BTDC (7,500min ⁻¹)
Candela		IMR9E-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Avviamento		Elettrico
Capacità batteria		12 V / 6 AH
Alternatore		372 W
Fari		12 V, 55 W x 1 (anabbagliante) / 55 W x 2 (abbagliante)
Trasmissione		
Frizione		Lubrificata, multidisco con molla a diaframma
Funzionamento frizione		Meccanico, con attuazione a cavo
Cambio		A 6 rapporti
Riduzione primaria		1.717 (79/46)
Rapporti del cambio	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)
Riduzione finale		2.625 (42/16)
Trasmissione finale		Catena sigillata con "O-ring" #530

Telaio		
Tipo		Doppia trave romboidale in alluminio composito
Ciclistica		
Dimensioni	(LxLxA)	2.075 x 685 x 1.130 mm
Interasse		1.410 mm
Inclinazione canotto di sterzo		23° 18'
Avancorsa		96,3 mm
Raggio di sterzata		3,2 m
Altezza della sella		820 mm
Altezza da terra		130 mm
Peso in ordine di marcia		199 kg (A: 105 kg; P: 94 kg)
Massima capacità di carico		180 kg
Massa max. ammissibile		379 kg
Sospensioni		
Tipo	Anteriore	Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia da 43 mm con regolazione micrometrica del precarico, della compressione e del ritorno, escursione 120 mm
	Posteriore	Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas HMAS regolabile nel precarico (10 posizioni) e regolazione micrometrica della compressione e del ritorno, escursione 135 mm
Ruote		
Tipo	Anteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a 3 razze
	Posteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a 3 razze
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3,50
	Posteriore	17M/C x MT6,00
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/50 ZR17M/C (73W)
Pressione	Anteriore	250 kPa
	Posteriore	290 kPa
Freni		
Tipo	Anteriore	Doppio disco idraulico da 320 x 4,5 mm con pinze a quattro pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 220 x 5 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato