



CBR1000RR Fireblade



Schlankes Heckdesign mit elegant integrierten Blinkern.

Reinrassiges Sportmotorrad-Design. Visualisiert bereits auf den ersten Blick das Bemühen um Zentralisierung der Massen.

HESD-Lenkungsämpfer zweiter Generation.

Leichter und verwindungssteifer Aluminiumrahmen aus insgesamt vier miteinander verschweißten Gussteilen.

Kompakte Abmessungen mit kurzen Überhängen um Sitz- und Frontbereich. Aerodynamische Linienführung, die den Fahrer integriert.

Leicht ablesbare, kompakte Instrumenteneinheit mit zentralem Drehzahlmesser.

Zur Feier des 50-jährigen Honda Racing-Jubiläums ist die HRC Tricolor Version in Weiß-Rot-Blau erhältlich.

Voll einstellbare, stabile 43-mm-Upside-Down-HMAS-Kartuschengabel, für sportlichen Komfort und sichere Vorderradführung.

HECS3-Katalysatorsystem mit Lambdasonde erfüllt EURO-3-Abgasnorm.

Underslung-Auspuffanlage trägt zur Massenzentralisierung bei.

Anti-Hopping-Kupplung mit „Assist“-Mechanik sorgt für sanftes Eingreifen und Kraftschluss beim Beschleunigen sowie für geringe Kupplungshandkraft.

Kompakter, leistungsstarker Motor mit beschichteten Aluminium-Zylindern ohne Laufbuchsen.

Doppelscheibenbremse vorne mit leichtgewichtigen, radial verschraubten Vierkolben-Monoblock-Bremsscheiben mit 320 mm Durchmesser zugreifen.

Fireblade

2009 Presseinformation



Einführung

Weltweit hat sich in der Motorrad-Szene längst herumgesprochen, dass die CBR1000RR Fireblade in der Klasse der supersportlichen Big-Bikes das ultimative Sportmotorrad ist. Überaus kompakt, erfreulich leicht und beeindruckend schnell, dabei vergleichsweise unkompliziert zu beherrschen. Wer sportliches Highend-Fahrvergnügen und beste Fahrbarkeit sucht, findet mit der Fireblade das Ziel aller Träume. Die ausgefeilte Konstruktion verbindet begeisternde Optik mit modernster Rennsport-Technologie und ermöglicht auf kurvigen Landstraßen wie bei Rennstrecken-Einsätzen eine phänomenale Performance, verbunden mit geradezu spielerischer Kontrolle. Die spezielle Souveränität der Fireblade verleiht ihrem Fahrer zusätzliche Sicherheit und sorgt für sportlich-dynamischen Fahrspaß erster Klasse.

“Total Control” lautete die Entwicklungs-Philosophie der ersten Fireblade von 1992. Dieses ausgesprochen leichte und bestens beherrschbare Sportmotorrad begeisterte viele Käufer. Nachfolgende Modellgenerationen wurden in regelmäßigem Turnus weiter entwickelt und in allen Belangen nochmals verbessert – am Streben nach bestmöglicher Fahrbarkeit und “Total Control” wurde jedoch stets festgehalten, weiter verfeinert durch die später neu hinzugesellte Maxime von “light is right”.

Immer stärker an Bedeutung gewann dabei auch das von Honda erfolgreich umgesetzte Konzept der zentralisierten Massen. Hierbei werden Gewicht und Masse noch effizienter um den Schwerpunkt der Maschine konzentriert. Daraus resultiert ein besonders leichtes und müheloses Handling, das sportliche Fahrweise noch selbstverständlicher und sicherer von der Hand gehen lässt. Ob langsame oder schnelle Kurven, eine Fireblade überzeugt stets mit höchster Lenkpräzision und bester Straßenlage, bietet messerscharfes Handling bei gleichzeitig vorbildlichen Geradeauslauf-Qualitäten. Sicheres Feeling, verbunden mit reichlich Fahrspaß, erreichten so immer neue Höhen, zum Entzücken aller Fireblade-Fahrer.

Der letzte Innovationssprung in der stolzen Erfolgsgeschichte gelang 2008, als die Fireblade erneut entscheidend weiterentwickelt wurde. Dank verbesserter Performance wurde die Führungsposition vor der Konkurrenz verteidigt. Ein komplett neuer Motor half, die Leistung auf ein neues Level zu hieven. Trotz mehr Power in allen Bereichen konnte das Ansprechverhalten nochmals optimiert werden. Als Folge lässt sich die Maschine geradezu verblüffend leicht und vertraueneinflößend beherrschen. Die perfekte Kontrollierbarkeit macht sich im Straßenverkehr wie auf der Rennstrecke positiv bemerkbar. Egal ob eine schwierige Haarnadelkurve gefühlvoll durchfahren werden will oder eine Vollgaskurve auf der Rennstrecke – die Fireblade erlaubt es, jede Situation sicher zu meistern. Das “Total Control”-Konzept hilft dem Fahrer bei der Beherrschung der Maschine, das notwendige Vertrauen aufzubauen und sich allzeit sicher und gut zu fühlen.

Hierbei unterstützt der HESD-Lenkungsdämpfer (inzwischen bereits in zweiter Generation), der elektronisch angesteuert wird und hydraulisch dämpft. Die geniale Konstruktion, deren Funktion abhängig von Geschwindigkeit und Beschleunigung ist, ermöglicht absolut mühelose, perfekte Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten und erlaubt dennoch ohne jede Einbuße ein optimales Handling auch bei geringerem Tempo.

Ein neu entwickeltes Chassis trug dazu bei, das Fahrverhalten auf ein bislang nicht gekanntes Niveau zu optimieren. Der schlanke Brückenrahmen, dank modernster Fine-Die-Cast-Technologie aus vier Aluminiumussteilen zusammen gesetzt, bietet dank optimaler Stabilität und ausgeklügelter Geometrie ideale Voraussetzungen für beste Highspeed-Fahreigenschaften und begeisternd supersportliches Handling.



Eine besonders lange Schwinge trägt ihren Teil zu maximaler, mechanischer Traktion am Hinterrad bei. Vor allem im Bereich um den Lenkkopf wurde dazu die Steifigkeit nochmals massiv verstärkt. Damit konnte das Feedback bei Bremsmanövern sowie beim Einlenken in Kurven, speziell bei extremer Gangart auf der Rennstrecke, nochmals verbessert werden. Die nur sparsam raumgreifende Rahmen-Architektur trägt bereits einen Teil zur gewünschten Massenzentralisierung bei. Ebenso zu einer optimalen Sitzposition, weil dank schmaler Bauweise genug Platz für ausreichend Bewegungsfreiheit verbleibt.

Auch optisch gelang mit der neuen Fireblade ein großer Wurf. Gedrungene Proportionen, geprägt von kurzem Vorderbau und luftigem Heck, unterstreichen die extravagante Linienführung. So ist für einen extrem modernen Auftritt gesorgt, der mehr auf leistungsfördernde Funktion als auf rein dekorative Formgebung abzielt. In dem eleganten Understatement spiegeln sich wichtige Grundprinzipien der japanischen Designschule wieder: Schlichte Zweckmäßigkeit, Liebe zum Detail und eine fast spirituelle Konzentration auf das Wesentliche, wie sie sich übrigens auch in den handwerklich perfekten Geräten japanischer Kampfkunst widerspiegeln.

2009 wird die Fireblade optional mit dem brandneuen, elektronisch gesteuerten Combined ABS angeboten. Honda unterstreicht damit seinen Führungsanspruch auf dem Gebiet sicherheitsfördernder Innovationen. Es ist das erste Antiblockier-Bremssystem weltweit, das speziell für den Einsatz in Sportmotorrädern konzipiert wurde und nun im Serienbau Einzug findet.

Herkömmliche ABS-Systeme haben sich im Motorradbau längst auf breiter Front durchgesetzt. In Schrecksituationen und bei Notbremsungen erhöhen diese die Sicherheit, weil die Fahrer sich damit zutrauen, das Bremspotential voll auszunutzen, ohne Gefahr zu laufen, ihre Maschine zu überbremsen und dabei möglicherweise die Kontrolle zu verlieren. Bisher jedoch wurde kein ABS-System angeboten, das gezielt auf die spezifischen Anforderungen beim Einsatz supersportlicher Maschinen abgestimmt war.

Honda hat nun jedoch ein fortschrittliches ABS-System entwickelt, komplett neu, extrem leicht, besonders sensitiv und speziell abgestimmt auf das supersportliche CBR-RR-Gesamtkonzept. Die Total Control-Philosophie wird damit nicht beeinträchtigt, sondern in idealer Weise ergänzt. Das neue Combined ABS verursacht lediglich ein geringes Mehrgewicht. Fahrer supersportlicher Maschinen, die in allen Bereichen höchste Ansprüche stellen, können somit auf den modernsten Antiblockierschutz vertrauen – wenn sie im Sattel einer Honda mit elektronisch gesteuertem Combined ABS sitzen.



Entwicklungskonzept

Im Segment supersportlicher Einliter-Maschinen hält die CBR1000RR Fireblade unangefochten ihre Spitzenstellung, dank maximaler Motor- und Chassis-Performance sowie überragender Fahrbarkeit. Ihre harmonischen Qualitäten überzeugen sowohl im Straßeneinsatz wie auf der Rennstrecke. Leichter als die Konkurrenz, befähigt zu atemberaubenden Fahrleistungen und gesegnet mit beflügelnder Agilität. Bei den Supersportlern werden die fahrdynamischen Maßstäbe von der Fireblade gesetzt, daran besteht nicht der geringste Zweifel.

Für 2009 nahmen sich die Honda-Techniker vor, die Qualitäten der Fireblade speziell im Bereich der Bremssicherheitstechnik noch weiter voranzutreiben, unter Beibehaltung aller bisherigen Stärken. Mit der Entwicklung des neuen, elektronisch gesteuerten Combined ABS wurde dieses anspruchsvolle Entwicklungsziel erreicht.

Die gestellte Aufgabe, ein Antiblockiersystem zu entwickeln, welches anspruchsvollsten Maßstäben genügt, war alles andere als einfach. Aber sie wurde gelöst, ohne Zugeständnisse an die gesamtheitliche Fireblade-Philosophie und unter nur geringster Gewichtszunahme.

Sehr erfahrene Motorrad(renn)fahrer mit besonderen Fähigkeiten sowie speziellem Training können nach vielen Versuchen die Bremsleistung des Combined ABS auf der Rennstrecke übertreffen. Dies kann jedoch noch nur unter konstant reproduzierbaren Bedingungen gelingen. Deshalb besteht kein Zweifel, dass das neue, elektronisch gesteuerte Combined ABS einen immensen Sicherheits-Zugewinn bedeutet, insbesondere in überraschenden Notfall-Situationen sowie bei nassen oder schlüpfrigen Fahrbahn-Verhältnissen.

Der deutsche Superbike-Meister Martin Bauer war im Sommer bei einer Vorab-Präsentation des Combined ABS anwesend. Sein Kommentar nach intensiven Testfahrten mit einer Vorserien-CBR600RR auf einer abgesperrten Piste: „Meine Erwartungen wurden weit übertroffen. Das elektronisch gesteuerte Combined ABS funktioniert erstaunlich perfekt. Gäbe es dieses System in einer Fireblade, ich würde es sofort auch bei Rennen einsetzen. Vorteile verspreche ich mir vor allem bei schwierigen Pistenverhältnissen im Regen, weil man sich damit viel gefahrloser ans Limit herantasten kann, ohne sich in Sturzgefahr zu begeben.“

Nun, vor wenigen Monaten ahnte niemand, dass Martin Bauer und andere Honda-Superbiker tatsächlich diese neue Technik im Rennsport in der Saison 2009 einsetzen werden können....

Supersport-Maschinen und Antiblockiersysteme. Was bislang nicht miteinander vereinbar schien, ist dank Hondas neuem Combined ABS nun Realität. Total Control. Diese Maxime gilt unverändert und mehr denn je.



Styling

Das reinrassige Sportmotorrad-Konzept des 2009er Modelljahrgangs der Fireblade fasziniert auf den ersten Blick. Jedes einzelne Bauteil ist zweckbestimmt, nichts scheint überflüssig oder gar entbehrlich. Das Design der Maschine wirkt wie aus einem Guss – eine überaus kompakte Statur mit kurzen Überhängen um Sitz- und Frontbereich – und visualisiert so bereits auf den ersten Blick das Bemühen um Zentralisierung der Massen.

Die Frontverkleidung mit nur kurzem Überhang sitzt nahe am Steuerkopf, so dass schnellen Richtungsänderungen weniger Luftwiderstand und träge Masse entgegenstehen. Zwei Ram-Air-Einlässe sind in die Frontpartie integriert. Damit wird der Airbox unter dem Tank Luft zugeführt. Die Line-Beam-Multirefektorscheinwerfer verleihen der kompakten Frontpartie einen aggressiven Touch.

Da die Frontblinker elegant in die oberen Partien der Rückspiegel integriert sind, konnte die Verkleidung kompakt und aerodynamisch günstig gestaltet werden. Ein gut ablesbares Cockpit mit analogem Drehzahlmesser und digitalem Tacho sowie Kontrollleuchten nutzt den in der Frontpartie verbleibenden Raum. Neue, ovale Blinker mit Klarglas und orange Leuchtmittel zieren den gewichtsoptimierten Nummernschildträger.

Wie bei den MotoGP-Rennmaschinen sind Sitz- und Heckpartie auffallend verkürzt und gewichtssparend ausgeführt. Möglich wurde dies, weil die Auspuffanlage direkt unter dem Motor positioniert wurde, wo sie einen wichtigen Beitrag zur effektiven Massenzentralisierung der Fireblade leistet.

Unter dem abschließbaren Soziussitz befindet sich ein Staufach mit Platz für den Werkzeugkit, Handschuhe, Papiere und ein kleines Bügelschloss. Traditionelle runde Honda-Embleme auf dem Tank mitsamt klassischem Flügel runden das elegante Design ab und stellen eine optische Verbindung zu Hondas historischen Wurzeln dar.

Das Motorgehäuse der 2009er Fireblade präsentiert sich mattschwarz, die Seitendeckel schimmern ebenfalls in Schwarz. Die Bremszangen der Standard-Fireblade sind Schwarz, während die Bremszangen der Combined ABS-Version in Bronze-Farben (Sherry Topaz Brown Metallic) gehalten sind.

Das Modell mit Combined ABS ist mit zusätzlichen Abdeckungen ausgestattet. Der separate Modulator für die Vorderradbremse sitzt vor dem Motor unter einem verlängerten Teil der Verkleidung. Die ECU-Steuereinheit findet im Heck Platz, elegant unter einem Innenkotflügel versteckt.

Farb-Konzept

50 Jahre Honda Racing

Das Racing wichtig für Honda ist, kann gar nicht genug unterstrichen werden. Rennsport-Aktivitäten, auf zwei wie später auch auf vier Rädern, ziehen sich wie ein roter Faden durch die Firmenhistorie. Dieses Jahr feiert Honda sein 50-jähriges Racing-Jubiläum. Siege und Triumphe wurden in allen Klassen und Kategorien gefeiert, von der TT auf der Insel Man, über Grand Prix, Superbike, Trial- und Endurance-WM bis hin zur automobilen Formel 1.

Angesichts vieler fantastischer Erfolge auf den Rennstrecken rund um den Globus drängt sich nichts mehr auf, als die jüngste Auflage der Fireblade auch in rennsportliche Kleider zu hüllen, um eine Brücke zu schlagen zu rennsportlich erfolgreicher Technik und dem Honda-eigenen "Spirit of winning".

Eine Version der Fireblade wird in HRC Tricolor-Farben angeboten. Diese klassische, weithin bekannte Kombination der Honda-Hausfarben, mit Rot und Blau auf edlem, weißem Grund, dürfte jedem Rennsport-Fan sicherlich bereits einmal vor Augen gekommen ein. Ryuichi Kiyonari und Carlos Checa gewannen 2008 in Suzuka/Japan das 8 Stundenrennen zur Endurance-WM auf einer Fireblade in neuer HRC-Tricolor-Lackierung.

Diese Farbvariante wird zusätzlich mit einem speziellen Erinnerungs-Sticker '50 Years of Racing Special Edition' versehen sein.

Des Weiteren kommt eine Repsol-Replica zu den Händlern. Dieses besonders imageträchtige Outfit schlägt eine direkte Brücke zu den erfolgreichen MotoGP-Rennmaschinen des offiziellen Honda-Werksteams, das seit vielen Jahren in den bunten Farben von Hauptsponsor Repsol in der Straßen-Weltmeisterschaft antritt und zahlreiche GP-Siege und WM-Titel erobert hat.

Fireblades als "Repsol Edition"-Modelle gab es bereits 2005 sowie 2007. Die 2009er Repsol-Fireblade ist mit silbernem Rahmen ausgestattet, dazu glänzen die Bremszangen in Bronze.

Die 2009er Fireblade wird weiterhin in zwei eher traditionellen Farbgebungen zu erwerben sein. Einmal in Schwarz-Metallic mit silbernen Zierstreifen, als eher schlichtes, böse wirkendes Bike, mit dem keine Gefangenen gemacht werden. Dazu in dunklem Silberblau, einem eleganten Outfit, das die atemberaubende Technik und das faszinierende Design gebührend unterstreicht und dem Besitzerstolz sicher mehr als gerecht wird.

Bei Maschinen mit optionalem Combined ABS sind die Bremszangen kontrastreich in Sherry-Brown-Metallic gehalten.

Farben

- HRC Tricolor
- Repsol
- Achilles Black Metallic
- Pearl Siren Blue



Motor

Der flüssigkeitsgekühlte Reihenvierzylindermotor der 2009er Fireblade präsentiert sich unverändert als imponierendes und in allen Belangen mehr als überzeugendes Kraftpaket. Spitzenleistung, Drehmoment, Laufkultur – das Herz der Fireblade vermag von allem mehr als reichlich zu bieten. Eine dual-sequentielle, elektronische PGM-DSFI-Benzineinspritzung sorgt jederzeit für erstklassiges Ansprechverhalten und beste Performance.

Die gesamte Konstruktion ist auf geringes Gewicht optimiert. Die spezielle Bauweise mit beschichteten Aluminium-Zylindern ohne Laufbuchsen liefert dazu einen wichtigen Beitrag. Alle Motorinnereien sind mit Blick auf bestmögliche Motorleistung konstruiert und gewichtstechnisch optimiert, natürlich ohne dabei die legendäre Honda-Zuverlässigkeit in Frage zu stellen.

Die innovative „Honda Assist Slipper Clutch“, die schräge Anlauframpe verwendet, um die Kupplung zu trennen, wenn bei harten Bremsvorgängen das Hinterrad zu stempeln droht, rückt dank konstruktiver Kniffe auch beim Gasaufziehen nach Kurven besonders geschmeidig ein. So lassen sich nicht nur Kurven bestens kontrolliert mit unterstützender Motorbremse anbremsen, auch sorgt die „Assist“-Mechanik für sanftes Eingreifen beim Beschleunigen sowie für viel komfortablere Betätigung der Kupplung.

Schalldämpfer

Die Underslung-Auspuffanlage unter dem Motor trägt entscheidend zum massenzentralisierten Konzept der Fireblade bei. Dank reduziertem Trägheitsmoment können mit der Maschine schnellere Richtungswechsel vollzogen werden. Maximale Bodenfreiheit bei Schräglagen war jedoch eine wichtige Konstruktionsvorgabe. Nichts ragt bei der sorgfältig angepassten Anlage heraus, das den Boden berühren könnte – auch nicht bei verschärftem Tempo bei Rennstreckenausflügen. Das kurze Endrohr, das auf der rechten Seite hinter dem Schwingendrehpunkt nach oben verläuft, ist ebenfalls auf optimale Bodenfreiheit ausgelegt.

Das Schalldämpfer-System der Fireblade verfügt über zwei integrierte Auslassklappen, deren Steuerung dazu beiträgt, dass sowohl der Durchzug bei mittleren Drehzahlen als auch die Spitzenleistung praxisgerecht weiter optimiert werden. Die EURO-3-Abgasnorm wird mittels Hondas bewährtem HECS3-Katalysator mit Lamdasonde erreicht. Das System überwacht die Abgase und steuert das Luft-/Kraftstoffgemisch so, dass stets optimale Verbrennungseffizienz gegeben ist und die Abgasemissionen bei allen Drehzahlen bestmöglich gereinigt werden.

Fahrwerk

Der Aluminiumrahmen der Fireblade, aus insgesamt vier miteinander verschweißten Gussteilen aufgebaut, ist leicht und mit größter Präzision gefertigt. Die exakt berechnete und in zahllosen Fahrttests verfeinerte Konstruktion bedingt letztendlich das perfekte Fahrverhalten sowie das magische Handling der CBR1000RR. Mit ein Grund dafür ist, dass in jeder Fireblade das geballte Know-how der MotoGP-Rennmaschinen steckt. Einige der für die Entwicklung dieser Fireblade verantwortlichen Ingenieure waren zuvor bei HRC federführend an der Konstruktion jenes MotoGP-Renners beteiligt, mit dem Nicky Hayden den MotoGP-WM-Titel 2006 eroberte.

Hochwertige Radführungen tragen ihren Teil zum perfekten Fahrverhalten der Fireblade bei. Vorne federt eine voll einstellbare, stabile 43-mm-Upside-Down-HMAS-Kartuschengabel. Das Hinterrad wird an einer Unit-Pro-Link-Schwinge mit integriertem Aufhängungssystem geführt, welches Rahmen und Lenkung von den Belastungen des Hinterrades isoliert. Der rechte Arm der Alu-Schwinge ist im sogenannten „Gull-Wing-Design“ bogenförmig hochgezogen, um ausreichend Platz für das Auspuff-Endtopf zu bieten.

Die kompakten Abmessungen der CBR1000RR blieben unverändert. Dies gilt auch für die sportliche Fahrwerk-Geometrie mitsamt kurzem Radstand, die mitverantwortlich ist für das hervorragende Fahrverhalten sowie das leichtfüßige Handling. Leichtgewichtige Alu-Felgen tragen dazu bei, die ungefederten Massen so gering wie möglich zu halten, was sich zusätzlich positiv auf Straßenlage und Lenkverhalten auswirkt.

Mit an Bord ist Hondas HESD-Lenkungsdämpfer (inzwischen bereits in zweiter Generation), der elektronisch angesteuert wird und hydraulisch dämpft. Die geniale Konstruktion, deren Funktion abhängig von Geschwindigkeit und Beschleunigung ist, ermöglicht absolut mühelose, perfekte Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten und erlaubt dennoch ohne jede Einbuße ein optimales Handling auch bei geringerem Tempo.

Bremsen

Trotz extremem Leichtbau ist die Fireblade selbstverständlich mit einem Bremssystem ausgestattet, das punkto Verzögerungspotential und Dosierbarkeit allerhöchsten Ansprüchen genügt. An der Vorderradgabel ist eine Doppelscheibenbremse mit leichtgewichtigen, radial verschraubten Vierkolben-Festsattelbremszangen verbaut, die auf schwimmend gelagerte Bremsscheiben mit 320 mm Durchmesser zugreifen. Am Hinterrad verzögert eine Einscheibenbremse mit 220 mm Durchmesser, die von einem Einkolben-Schwimmsattel in die Zange genommen wird.

Elektronisch gesteuertes Combined ABS

Mit dem innovativen, weltweit ersten elektronisch gesteuerten Combined ABS für Supersport-Motorräder verbindet Honda Antiblockier- und Kombi-Bremse zu einem System, das die grundlegenden Vorteile von beiden verknüpft. Dabei werden typische Supersport-Eigenheiten berücksichtigt, insbesondere der kurze Radstand. Das neue System von Honda überzeugt in der Praxis auf ganzer Linie, weil es in keiner Weise den sportlichen Fahrstil beeinträchtigt, sondern lediglich die Kontrolle durch den Fahrer unterstützt.

Das neue Combined ABS-System wird elektronisch gesteuert („Brake by Wire“). Bei Vollbremsungen, also im Grenzbereich der Reifenhaftung, wird die Bremskraftverteilung so geregelt, dass eine möglichst optimale Bremsung (mit möglichst kurzem Bremsweg) erfolgt.

Die elektronische Steuerung des Combined ABS bewirkt extrem schnelle und besonders präzise Steuerung der Bremskraft sowie eine sensible Verteilung auf beide Räder. Dies ist nur möglich, weil die Modulatoren auf direktem Weg und getrennt angesteuert werden. Gleichzeitig werden Einflüsse auf das Fahrverhalten der Maschine minimiert. Die Regelintervalle der ABS-Modulatoren sind speziell abgestimmt, damit die Antiblockierwirkung besonders geschmeidig eingreift. Das sonst übliche Pulsieren am Handhebel im Regelbereich entfällt beim elektronisch geregelten Combined ABS völlig.

Alle grundlegenden ABS- und CBS-Funktionen sind vorhanden. Es wird verhindert, dass die Räder bei extremen Bremsmanövern blockieren, die Balance wird verbessert. Die Bedienung ist absolut einfach. Alles wird ohne Kompromisse bei der Stabilität im ABS-Betrieb erreicht. Nickbewegungen werden minimiert, so dass das Motorrad seine normale Position behält. Insgesamt wird das sportliche Fahrgefühl nicht im Geringsten beeinträchtigt, das Kurvengefühl bleibt gleich und die Gesamtkontrolle verbessert.

Das Combined ABS gehört nicht zur Serienausstattung der 2009er CBR1000RR, sondern wird optional als Sonderausstattung angeboten. Eine Nachrüstung bisheriger Fireblade-Jahrgänge mit Combined ABS ist nicht möglich.

Zur Funktion

Das elektronisch gesteuerte Combined ABS wurde selbstverständlich einer äußerst intensiven Test- und Entwicklungsphase unterzogen, sowohl auf der Straße wie auf Rennstrecken. Dabei kristallisierte sich heraus, dass das neue System bei Bremsmanövern in der Regel besser performt als die meisten Fahrer, und deren Ansprüche sogar übersteigt.

Selbst routinierte Motorradfahrer benötigen mit einem herkömmlichen Bremssystem zahlreiche Anläufe, um ihre maximale Bremsperformance zu erreichen, die jedoch nur annähernd an die maximal mögliche Verzögerung mit elektronisch geregeltem Combined ABS heranreicht.

Motorradfahrer mit überdurchschnittlichem Fahrkönnen benötigen mit herkömmlichen Bremsen in der Regel lediglich weniger Versuche, um den gleichen Bremsperformance-Level zu erreichen.

Motorradfahrer mit überdurchschnittlichem Fahrkönnen schafften es jedoch auch nur auf der Rennstrecke, unter wiederholten Durchfahren gleicher Streckenabschnitte, und unter schrittweisem Herantasten ans Limit, kürzere Bremswege zu erzielen als mit Combined ABS – dies jedoch ausschließlich bei trockenen Fahrbahn-Verhältnissen.

Ein zusätzlicher Vorteil des elektronisch gesteuerten Combined ABS ist, dass die Tendenz zum aufsteigenden Hinterrad bei extremen Bremsmanövern gemindert wird. Eine solche fahrdynamische Reaktion ist insbesondere bei Supersportmotorrädern mit vergleichsweise kurzem Radstand sowie radikaler Lenkgeometrie (beides ist notwendig für kurvenfreundliches und sportliches Handling) nicht ungewöhnlich.

Supersportmotorräder können, das ist weithin bekannt, beim Verzögern im absoluten Grenzbereich, mit dem Hinterrad leicht abheben. Piloten mit überdurchschnittlichem Fahrkönnen vermögen diese Gewichtsverlagerung zum Vorderrad bis zu einem Stoppie auszureizen. Das elektronisch gesteuerte Combined ABS reduziert diesen Effekt auf ein Minimum, obwohl die Notwendigkeit, das Gewicht bei Vollbremsungen fahrdynamisch auf das Vorderrad zu transferieren, nicht gänzlich ausschließen kann, dass das Hinterrad den Bodenkontakt, wenn auch nur kurz, verliert.

Insgesamt bietet das elektronisch gesteuerte Combined ABS signifikante Vorteile. Zuversicht und Vertrauen in Bremsmanöver, die an die Grenzen des Möglichen gehen, werden gesteigert, was dazu beiträgt, das Fahrkönnen zu verbessern. Das elektronisch gesteuerte Combined ABS von Honda bedeutet einen wichtigen technischen Fortschritt, der es erlaubt, die Sicherheit und damit auch die Fahrfreude auf zwei Rädern, speziell bei supersportlichen Maschinen wie der Fireblade, auf einen neuen Level zu heben.

Originalzubehör

Honda Access Europe N.V. liefert zur CBR1000RR Fireblade eine breite, speziell abgestimmte Palette an Honda Originalzubehör, mit dem die Maschine weiter personalisiert werden kann und noch vielseitiger einsetzbar wird. Dazu gehören:

- Eine Auswahl an gewichtsoptimierten Carbonfaserteilen. Etwa eine Hinterradabdeckung zum Schutz der innenliegenden Fahrwerksbereiche; einen Vorderrad-Kotflügel, der auch die unteren Gabelrohre schützt; sowie dekorative Blenden für das Fireblade-Motorgehäuse, zum Aufsetzen auf Lichtmaschinendeckel und Kupplungsdeckel.
- Ein eleganter Hinterradkotflügel in Fahrzeugfarbe, der den Stoßdämpfer vor Schmutz und Steinschlag schützt (nur für die Version ohne ABS).
- Ein Tankpad und eine Tankdeckelblende in Carbon-Look, mit HRC-Emblem.
- Eine farblich passende Soziussitzabdeckung, die den sportlichen Look einer Einzelpersonen-Höckersitzbank weiter perfektioniert.
- Ein Satz Rennsportaufkleber für Verkleidung und Felgen.
- Eine 30 mm höhere Windschutzscheibe mit Honda Racing Logo, wahlweise klar oder in dunkel getönter Ausführung, für verbesserten Windschutz und mehr Langstreckenkomfort.
- Ein Satz Verkleidungsschützer aus schwarzem Nylon zur Reduzierung des Beschädigungsrisikos.
- Ein Austauschsitz für den Fahrer aus speziellem Elastomerschaum für erhöhten Komfort auf längeren Strecken.
- Ein speziell für die Fireblade entworfener, schlanker Tankrucksack für die sichere Unterbringung wertvoller Gegenstände.
- Eine exakt auf den Beifahrersitz passende Tasche als Extrastauraum.
- Eine Avert-Alarmanlage mit Bewegungsdetektor, Sirene und eigener Batterieversorgung als zusätzlicher Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl. Ein „Sleep“-Modus mit besonders niedrigem Stromverbrauch schont die Batterie.
- Ein Bügelschloss zum Verstauen im Fach unter dem Beifahrersitz oder der optionalen Heckverkleidung.
- Ein Montagegeständer aus Rundrohr, mit dem sich die Maschine am Hinterrad aufbocken lässt, z.B. für Reinigungs- oder Wartungsarbeiten.



Technische Daten

Allgemein		
Modell		Fireblade
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder, DOHC, 16 Ventile, geregelter Katalysator
Hubraum		999,8 cm ³
Bohrung x Hub		76 x 55,1 mm
Verdichtung		12,3 : 1
Max. Leistung		130,7 kW (178 PS) / 12.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		112,0 Nm / 8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		1.200 min ⁻¹
Ölvolumen		3,7 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischauflbereitung		PGM-DSFI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser		46 mm
Luftfilter		Papierfilter
Tankinhalt		17,7 Liter (inkl. 4 Liter Reserve)
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte digitale Transistorzündung
Zündzeitpunkt		3,2° vor o.T. (Leerlauf) ~ 45° vor o.T. (7.500 min ⁻¹)
Zündkerze		IMR9C-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 7 AH
Lichtmaschinenleistung		350 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 2 (aufgeblendet)
Antrieb		
Kupplung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung		mechanisch, über Seilzug
Getriebe		6-Gang
Primärübersetzung		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)
Endübersetzung		2,625 (42/16)
Endantrieb		O-Ring-Kette (#530)

Rahmen		
Typ		Gussaluminium-Brückenrahmen (Fine Die-Cast)
Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.080 x 685 x 1.130 mm
Radstand		1.410 mm
Lenkkopfwinkel		23° 18'
Nachlauf		96,3 mm
Wenderadius		3,2 m
Sitzhöhe		820 mm
Bodenfreiheit		130 mm
Gewicht vollgetankt		199 kg
Max. Zuladung		180 kg
Zul. Gesamtgewicht		379 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	43 mm-Ø-HMAS-Upside-Down-Gabel; Federvorspannung, Zug- und Druckstufe voll einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Unit Pro-Link mit gasdruckunterstütztem HMAS Federbein; Federvorspannung, 13-fach verstellbar, Zug- und Druckstufendämpfung stufenlos einstellbar, 135 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Hohlgegossenes Dreispeichen-Aluminiumrad
	Hinten	Hohlgegossenes Dreispeichen-Aluminiumrad
Felgenreis	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT6,00
Reifenreis	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	190/50 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn	2,50 bar
	Hinten	2,90 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	320 x 4,5 mm Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Monoblock-Bremszangen und Sintermetallbelägen
	Hinten	220 x 5 mm Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbelägen