

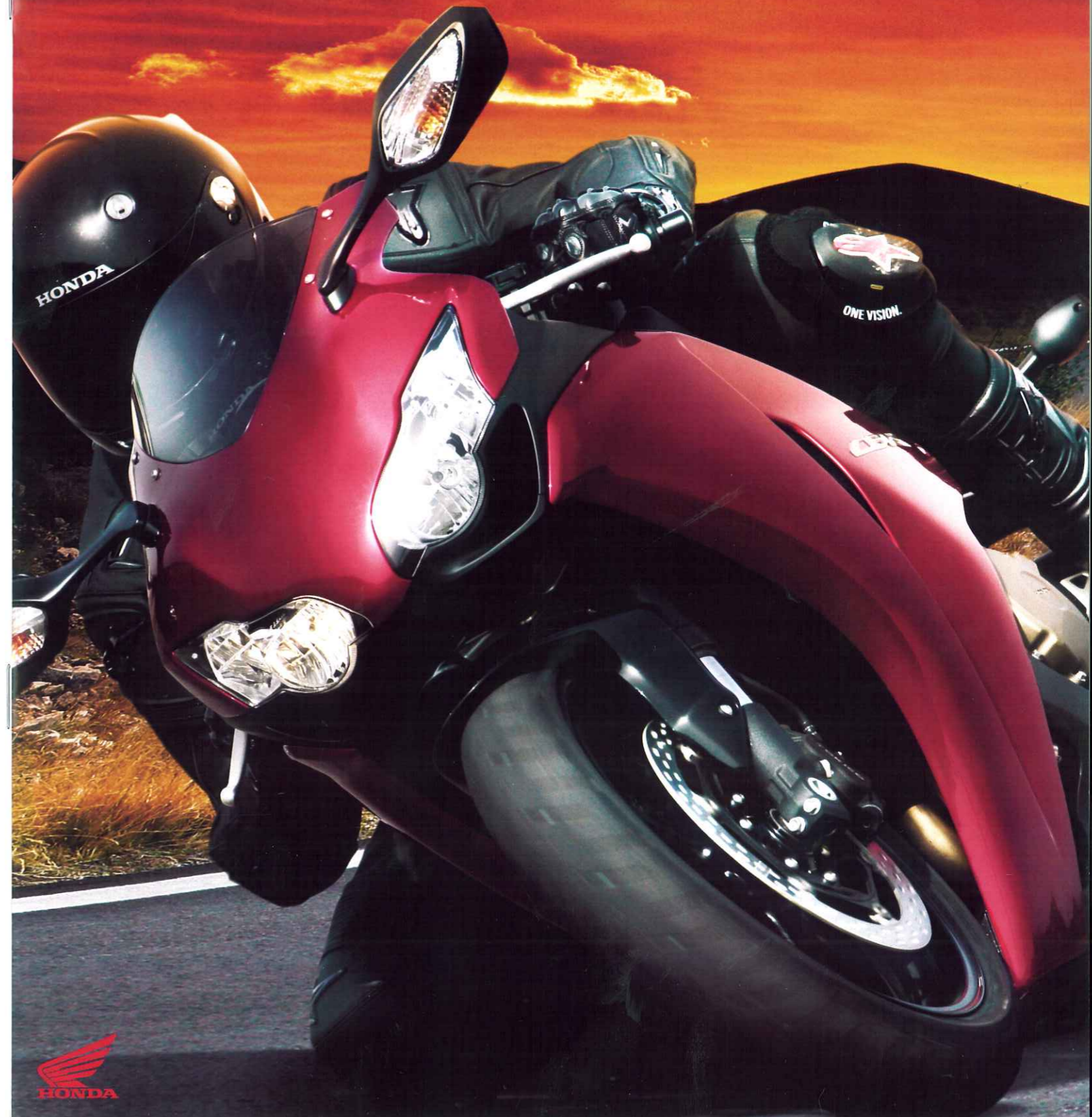
HONDA
The Power of Dreams

HONDA
The Power of Dreams

CBR

Fireblade

Modellgeschichte 1992-2008



Honda Austria Gesellschaft m.b.H.

Hondastraße 1 · A-2351 Wiener Neudorf · Austria

Telefon: 022 36/690-0 · Telefax: 022 36/64130

www.honda.at

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: 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 Bremscheiben verbaut.

Technische Details

Motor: Zahlreiche Modifikationen im Detail, 80 % des Motor-Innenlebens überarbeitet. Hubraum unverändert 918,5 ccm. 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 Lenkkopfröhr. 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 Bremscheiben 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 128 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: **ATS 174.490,- / ATS 174.490,-**
Verkaufszahlen in Österreich 1998 / 1999: **220 / 160 Expl.**
in Europa 1998 / 1999:** **12.055 / 10.439 Expl.**

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWSt.
 ** (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/NET/POR/SWI/UK)

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 (148 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 Dreiweg-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-Walzsystem. 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 Bremscheiben, fetter 190er Pneu hinten. Neue, hohlgelegene Dreispeichenräder.

Ausstattung: Superflache Kombi-Instrumenteneinheit, neue HISS-Wegfahrsperr, 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. Leistung 148 PS (109 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.

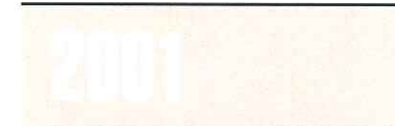
Preis* 2000 / 2001: **ATS 187.990,- / ATS 197.990,-**
Verkaufszahlen in Österreich 2000 / 2001: **365 / 230 Expl.**
in Europa 2000 / 2001:** **15.807 / 11.712 Expl.**

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWSt.
 ** (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/NET/POR/SWI/UK)

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).



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.



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).



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).



Stärker, leichter, mehr Hubraum Der optische Auftritt der 2002er Fireblade fällt straf-fer 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 Luftschlitzzführung. 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. Leistung 151 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: EUR 14.899,- / EUR 14.999,-
Verkaufszahlen in Österreich 2002 / 2003: 357 / 106 Expl.
in Europa 2002 / 2003:** 15.538 / 8.689 Expl.

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWST.
 ** (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

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 172 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 Lenkungsdämpfer. 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 Lenkungsdämpfer (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 172 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 / Repsol 2005: EUR 15.599,- / EUR 15.599,- / EUR 15.950,-
Verkaufszahlen in Österreich 2004 / 2005: 269 / 243 Expl.
in Europa 2004 / 2005:** 15.080 / 11.945 Expl.

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWST.
 ** (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/I/NET/POR/SWI/UK)

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 351 Euro Aufpreis.



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)



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 Schulten 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 Stahllegierung. Nockenwellen erleichtert. Kraftstoffeinspritzung neu programmiert. Steuereinheit mit vereinfachter Innenkonstruktion (-100 Gramm). Lichtmaschinendeckel aus Magnesium (-100 g). Größeres Kettenrad hinten (von 40 auf 42 Zähne). Neue Rückdämpfer. 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 / Repsol 2007: EUR 15.990,- / EUR 15.990,- / EUR 16.340,-
Verkaufszahlen in Österreich 2006 / 2007: 166 / 151 Expl.
in Europa 2006 / bis Nov. 2007:** 11.054 / 9.831 Expl.

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWSt.
 ** (AUT/BEL/ESP/FRA/GER/NET/POR/SWI/UK)

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-Lenkungsdämpfer 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 2007 wurden in Österreich insgesamt 4.128 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 neuerer 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 (Luftinlässe mit elektronisch gesteuerten Ventilen), Anti-Hopping-Kupplung, Kupplungsbetätigung 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-Lenkungsdämpfer neuester Generation. Vierkolben-Monoblock-Bremszangen, Kolben aus chrombeschichtetem Alu (vorher Stahl), Gewichtersparnis 126 g pro Zange. Modifizierte Bremshebel-Übersetzung. Schwimmend gelagerte Bremsscheiben (an 6 statt bisher 10 Punkten). Gewichtersparnis 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.

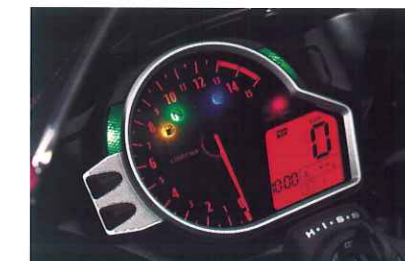
Ausstattung: Neues, massenzentriertes Design mit kurzen Heck- und Frontpartien, integrierte Ram-Air-Luftinlässe, Line-Beam-Multireflektorscheinwerfer. Instrumenteneinheit mit neuem Design. Rückspiegel mit integrierten Blinkern. Aluminium-Seitenständer. Underslung-Auspuff. Batterie mit 7 Ah Kapazität. 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:

* unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH inkl. NOVA und MWSt.

EUR 16.190,-



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.





Superbike-Champion Martin Bauer über die 2008er Honda CBR1000RR Fireblade

Feuer-Probe

Neue Motorräder machen neugierig. Jeder will Infos: Was ist dran? Was ist anders? Taugt es? Rennfahrer ticken da nicht anders. Im Falle der neuen Fireblade war der Deutsche Superbike-Meister Martin Bauer bei der Weltpremiere in Paris und der Fahrpräsentation für die Fachpresse auf dem Losail-Circuit in Katar mit dabei und schildert hier seine Eindrücke.

Wenn Du als Rennfahrer erfolgreich bist, ist das eigentlich Belohnung genug. Als ich letztes Jahr mit der Fireblade des Holzhauer-Teams den Titel in der Superbike-IDM gewann, folgten neben schönen Meisterfeiern aber noch weitere angenehme Anlässe.

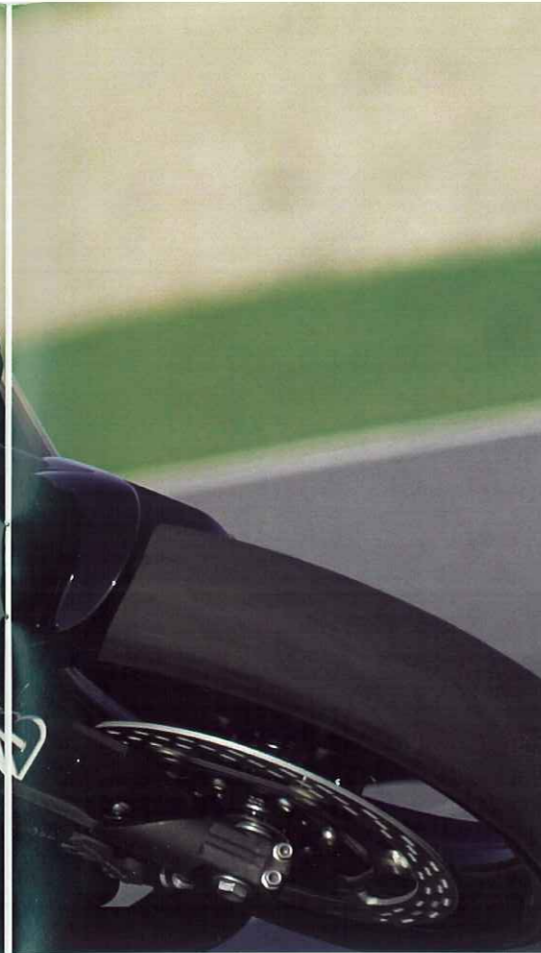
Vorgeschmack in Paris

Zuerst reiste ich auf Einladung von Honda nach Paris zur Messe „Mondial du Deux Roues“, um die Weltpremiere der Fireblade für 2008 mitzuerleben. Ich war besonders gespannt, weil ich mit dem Gerät meinen Titel verteidigen soll (und will!). Das Superbike-IDM-Reglement ist sehr seriennah. Das bedeutet – je gelungener die Basis, desto besser die Erfolgsaussichten. Vorher gab es außer Gerüchten nur ein nicht offizielles Foto. Nach der ersten Begutachtung konnte ich aber beruhigt aufatmen: erstens weil die Eckdaten mit 178 PS und 199 Kilo vollgetankt absolut entzückend ausfielen; zweitens, weil die komplett neu konstruierte Maschine in Natura einfach mitreißt, wennst nur einen Tropfen Benzin im Blut hast. Beim Probesitzen fiel sofort auf, dass die Neue kompakter als die Vorgängerin ist. Der Rahmen ist enger um den Motor geführt. Der schmalere Tank erlaubt engeren Knieschluß. Die Schwinge ist länger, der Motor weiter vorn positioniert, der

Auspuff darunter statt wie bisher hoch im Heck. Alles für weiter zentralisierte Massen und optimierte Gewichtsverteilung. Gehtaugt hat mir auch der jetzt angeschrägte vordere linke Motordeckel – Schräglagenfreiheit kann man nie genug haben.

Hauptgang in Arabien

Kurz vor Weihnachten die nächste Bescherung. Knapp sieben Stunden dauerte der Flug an den persischen Golf. Katar heißt das Emirat. Doha die Hauptstadt. Honda lud zur Fahrpräsentation auf dem Losail-Circuit ein. Wieder durfte ich mit dabei sein. Ich reiste mit der Delegation der deutschen Fachjournalisten an. Nach der Hotel-Übernachtung schaukelte uns ein Bus zur Rennstrecke, die außerhalb von Doha in der Wüste liegt. Flaches Land, drum herum Steine und Sand, sonst nichts. Eine Mondlandschaft, aber trotzdem schön, weil mittendrin wartet ja ein kurvig asphaltband. Im Fahrerlager stiefelten wir in den Boxenbereich, den Honda für diesen Event vorbereitet hatte. In der Pitlane warteten zehn nagelneue Fireblades in Metallic-Rot-Schwarz in Reih und Glied. Vollgetankt, auf Montageständern aufgebockt, Reifenwärmer drauf – ein irres Bild. Die Tester aus Deutschland, Schweiz, England und Skandinavien wurden in zwei



Gruppen eingeteilt. Alle namhaften deutschen Blätter hatten Journalisten geschickt: Motorradfahrer, MO, Motorrad News, PS, MOTORRAD, dazu zwei freiberufliche Journalisten, die überregionale Tageszeitungen und Websites mit Informationen versorgen. Umziehen, kurzes Briefing, ein paar Standfotos geschossen, und schon ging es los. Kenan Sofuoglu und Jonathan Rea zeigten die Ideallinie für ein paar Runden, danach war freies Fahren angesagt, insgesamt sechs Turns über jeweils zwanzig Minuten. Die Losail-Piste ist fahrerisch anspruchsvoll, keine Frage. Die Kiesbetten sind ungewöhnlich großzügig bemessen. Rund um die Strecke stehen Lampenmasten, weil hier im März der Grand Prix bei Nacht mit Beleuchtung gefahren werden soll. Tribünen an der Strecke für Zuschauer gibt es keine. Lediglich die Haupttribüne bei Start und Ziel. Und am Ende der Boxengasse einen Turm mit Leuchtanzeigen.

Action: Aufsteigen und fahren

Mein Fahreindruck nach den ersten Runden? Bingo, das passt! Motor, Chassis, Fahrverhalten – das ganze Paket funktioniert auf Antrieb bestens. Haken wir das Wichtigste Punkt für Punkt ab:

Sitzposition: Das Bike wirkt schlank, der Tank ist schmaler, mit engerem Knieschluß. Das ist für Kurven egal, aber gut auf Geraden, um sich hinter der Verkleidung möglichst klein zu machen. Der Abstand von Sitzbank zu Lenker geriet kürzer, damit entspannter. Für meinen IDM-Racer werde ich die Sitzposition so lassen, nur die Bank etwas aufpolstern, damit der Kniewinkel weiter wird, um entspannter über die Renndistanz zu kommen.

Motor: bärenstark, 178 PS reißen ordentlich an. Trotz 6 PS Mehrleistung noch immer ein angenehmer Murl. Durchzug und Drehmoment kräftig, einfach zu fahren, nicht tückisch oder aggressiv, sehr gut kontrollierbar. Dreht oben herum noch freier aus, etwa 1000 Touren mehr als vorher. Das wirkt sich in Passagen positiv aus, wo man sonst zwischen zwei Kurven schalten müsste. So fährt man geschmeidig in einem Gang durch. Loströdeln in der Boxengasse mit Standgas problemlos möglich, schöne Laufkultur. Im Renntempo ab 6.000/min richtig Druck. Von 7.000/min bis über 13.000/min begeistern-de Drehfreude.

Getriebe: perfekt wie beim 2006/07er Modell.

Handling: spürbar besser. 6 Kilo weniger Gewicht und den weiter zentralisierten Massen sei Dank. Merkt man beim schnellen Schräglagenwechsel, vor allem unter Zug, wenn das Vorderrad entlastet ist. Die Handlichkeit hat gewonnen, die Fireblade rollt geschmeidig von einer Schräglage in die nächste. Die Straßenlage ist astrein. Die Maschine liegt ruhig und satt, lässt sich leichtfüßig steuern. Zielgenauigkeit bestens.

Federung: Die Grundabstimmung ist noch komfortabel, aber für Landstraße nicht knautschig. Das klingt vielleicht eigenartig, funktioniert aber super. Beim Gasanlegen

nach dem Scheitelpunkt in Kurven wie beim harten Bremsen. Wenn der Low-speed-Bereich der Dämpfung in den Highspeed übergeht, bleibt es trotzdem sämig und artet nicht in unkontrollierte Bewegungen aus. Ich finde den Kompromiss zwischen Straßen- und Rennstrecken-Abstimmung gelungen, der Einstellbereich reicht bis zu hohem Renntempo. Fährt aus der Kiste heraus bereits toll.

Neue Anti-Hopping-Kupplung: funktioniert angenehm, braucht nicht lange zum Wiedereinkuppeln. Gut fühlbar, schön direkt und in kurzer Zeitspanne. Gutes Feeling. Brauchen wir nicht ausbauen. Ich sage das, weil ich bislang gegen solche Systeme war. Ich habe mir längst angewöhnt, den Kraftschluss zum Hinterrad über die Kupplung zu dosieren. Mit Gefühl geht das sehr gut. Letztes Jahr habe ich einmal an der Holzhauer-Honda für einen Einsatz in der Superbike-WM eine Anti-Hopping-Kupplung aus dem Zubehör ausprobiert. Aber das funktionierte unbefriedigend. Beim Einkuppeln war das Gefühl indifferent.

Vorderradbremse: Die der SC57 war schon sehr gut. Mit den neuen Monoblock-Zangen konnte ich keinen speziellen Unterschied spüren. Das Niveau ist und bleibt hoch. Kraftvoll, transparent, einwandfrei zu dosieren. Fading habe ich nicht festgestellt.

Hinterradbremse: Betätige ich eigentlich kaum. Nur zur Linien-Korrektur, wenn man rausgetragen wird; dann wird die Linie enger. Ich nutze die Hinterradbremse auch im Regen nur wenig. Ich verzögere meist über Kupplung und niedrigeren Gang. Ist ja auch logisch: Beim Bremsen, wenn die Front eintaucht, wird das Hinterrad entlastet, die Reibhaftung nur allzu leicht überschritten. Also macht es gar keinen Sinn, damit Kräfte übertragen und bremsen zu wollen.

Sound: Eher leise. Aber OK. Denn wenn ich überlege: Bei mir zu Hause ist nebenan ein Gemeindehaus mit älteren Leuten, die würden sonst aus dem Bett fallen, immer wenn eine Fireblade vorbei donnert.



„Mein Fahreindruck nach den ersten Runden? Bingo, das passt! Motor, Chassis, Fahrverhalten – das ganze Paket funktioniert auf Antrieb bestens.“

Zum optischen Auftritt

Zur Optik. Auf manchen Fotos kommt die Blade nicht rüber, mit eigenen Augen betrachtet sieht alles ganz anders aus. Vor allem, wie klein und kompakt die Maschine tatsächlich ist. Das Heck und den mittleren Teil finde ich Weltklasse, an die Front habe ich mich inzwischen auch gewöhnt. Ohne Lampe, Blinker und Nummertafelträger wird's absolut super aussehen – mein Rennmotorradl muss auch fesch dastehen, soll mir niemand sagen, dass das nicht wichtig ist. Ein Honda-Manager hat mir übrigens erzählt, das Design mit den kurzen Überhängen sei nicht nur aus funktionalen Erwägungen umgesetzt worden, sondern auch, weil man herausgefunden habe, dass alle 1000er Supersportler zuletzt fast zum Verwechseln ähnlich ausschauten. Sich optisch absetzen und Unverwechselbarkeit schaffen war also auch ein Gedanke.



Technik, die man nicht sieht

Bei der neuen Fireblade, die den Modellcode SC 59 trägt, ging es entwicklungsstechnisch zackig voran. In der Honda-Box waren zur Veranschaulichung zahlreiche Bauteile zu bestaunen. Zum Beispiel der geniale, elektronisch-hydraulische Lenkungsdämpfer, der deutlich kleiner geworden ist. Die Zylinderbank, direkt galvanisch beschichtet (vorher mit Laufbuchsen bestückt) und erstmals getrennt vom oberen Motorgehäuse ausgeführt. Der Unterflur-Auspuff, ein Meisterwerk der Labyrinth-Baukunst, mit trickreichem Klappen-Mechanismus. Dazu leichtere Felgen, leichtere Bremscheiben, leichteres Cockpit, leichterer Kühler, leichtere Batterie. Von der Airbox bis zum Beifahrer-Fußrastenhalter, von den Titan-Einlassventilen über neue Gabelbrücken bis zum Tankemblem in liebevoll verspieltem Retro-

Design – kaum ein Teil, das nicht modifiziert, erleichtert oder sonstwie optimiert wurde.

Zwei Dinge möchte ich besonders herausstreichen. Erstens die Zylinderkopfkanaäle. Jeder Zylinderkopf der CBR1000RR wird neuerdings extra bearbeitet, mit einer Art Strahlverfahren, um die Kanäle nach dem Gussvorgang zu glätten. Jeder, der dort zum Check die Finger rein steckte, machte anerkennend große Augen. Form und Glätte von Ein- und Auslasskanälen gefallen wie aus dem Lehrbuch der Tunerkunst, absolut beispielhaft.

Zweitens den neuen Alurahmen, der aus nur mehr vier Gussteilen zusammen geschweißt ist. Das Besondere daran ist der deutlich verstärkte Bereich seitlich und hinter dem Lenkkopf, der den Biegekräften besser standhält. Die in diesem Bereich erhöhte Stabilität war beim harten Anbremsen und Einlenken deutlich zu spüren. Präzision und Feeling dabei haben ganz erheblich gewonnen.

Know-how aus dem MotoGP

Interessant in diesem Zusammenhang war ein Gespräch zwischen einem Journalisten und dem Honda-Ingenieur Kyoichi Yoshii, das ich verfolgen konnte. Der Honda-Techniker, der einige Jahre im Europäischen Entwicklungszentrum in Offenbach verbrachte, danach an den letzten Fireblade- und CBR600RR-Modellen mitarbeitete, war dann als Projektleiter bei HRC für die »new« RC211V verantwortlich, also jener letzten, in Detail verfeinerten Version des 990er MotoGP-Renners, mit dem Nicky Hayden 2006 den WM-Titel gewann. Anschließend stieß der Japaner als verantwortlicher Test-Ingenieur zur Entwicklungstruppe der 2008er Fireblade. Stellen Sie sich einen Schneeball vor, den man mit den Händen komprimiert und weiter verdichtet. Das hatte Yoshii im übertragenen Sinn mit der »new« RC211V



angestellt: stärkerer, nochmals kompakterer Motor, weiter nach vorne gerückt im ebenfalls kompakter dimensionierten Chassis, plus verlängerte Schwinge für mehr Traktion. Yoshii bestätigte, dass exakt diese Rezeptur auch bei der neuen Fireblade umgesetzt wurde. Die Entwicklungsziele (wie auch das dafür verwendete Know-how) waren absolut identisch: mehr Power für den Motor; beim Chassis sollte das Einlenkverhalten in Kurven verbessert werden – also noch leichter und müheloser.

Die IDM-Saison kann kommen

Ich jedenfalls habe nach dem Katar-Test gleich meinen Teamchef Jens Holzhauser angerufen und ihm alles brühwarm geschildert. Wir gehen recht locker miteinander um. Mein erster Satz war deshalb: »Schatzi, es ist alles in Butter«. Ich will damit sagen: Die 2008er Fireblade stellt punkto Fahrwerk und Motor eine nochmals bessere Basis dar als das bisherige Modell. Da die IDM-Regeln Seriennähe vorschreiben, sollte auch mein nächstes Renngerät einen entsprechenden Schritt nach vorne erlauben. Jens Holzhauser und sein Team werden aus dieser Basis gewiss das Maximale herausholen. Nach Paris war ich optimistisch, nach Katar euphorisiert. Ich kann der IDM-Superbike Saison 2008 mit der neuen Fireblade zuversichtlich entgegen blicken – ich denke, wir werden gut aussehen.

Text: Martin Bauer
Fotos: Buenos Dias

Honda Original-Zubehör für die Fireblade

Perfektioniert im Detail

Nichts leichter als das – mit speziell entwickelten Zubehör- und Ausstattungsdetails vom Honda-Händler.

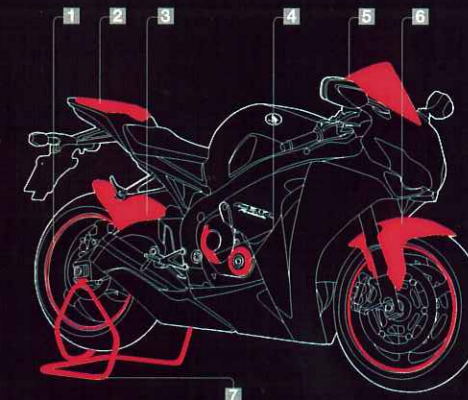
Wenn es darum geht, sein Motorrad weiter zu perfektionieren, stellt jeder andere Ansprüche. Deshalb bietet Honda auch für die neue Fireblade ein breit gefächertes Zubehör-Programm an. Damit lassen sich alle Wünsche nach Perfektion im Detail ganz individuell befriedigen.

Die hier abgebildeten Honda Original-Zubehörteile stellen nur einen Teil des Programms für die 2008er Fireblade dar. Zusätzlich sind außerdem noch lieferbar:

- faltgarage für innen oder außen
- verschiedene Tankprotektoren
- AVERTO Alarmanlage mit Sirene, Wegfahrsperre und Bewegungsmelder. Leichte und zuverlässige Installation durch Vorverkabelung am Fahrzeug
- Batterie Lade- und Wartungsgerät

Alle Honda Original-Zubehörteile sind ab sofort über die offiziellen Honda Motorrad-Vertragspartner zu beziehen und werden auf Wunsch selbstverständlich auch gerne montiert.

Ein wichtiger Punkt ist, dass Original-Zubehör von Honda immer speziell für das jeweilige Modell konstruiert, produziert und sorgfältig getestet wird sowie allerhöchste Qualitätskriterien erfüllt. Auch auf die Zubehör-Teile gewährt Honda selbstverständlich zwei Jahre Garantie.



- 1 Felgen Dekor Aufklebersatz „Honda Racing“
- 2 Soziussitzabdeckung in Fahrzeugfarbe
- 3 Carbon-Schutzblech hinten (alternativ auch in Fahrzeugfarbe erhältlich)
- 4 Carbon-Verkleidung Kurbelgehäuse- und Lichtmaschinendeckel
- 5 Windscheibe
- 6 Carbon-Schutzblech vorne
- 7 Reparaturständer

