

CBR1000RR Fireblade



Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

CBR1000RR Fireblade

2008 Kurzfassung



Niedrigeres Gewicht und höhere Leistung für Total Control... auf Straße und Rennstrecke

Eine schärfere Optik, höhere Leistung und verblüffend hohe Dynamik - von den kompakten neuen Proportionen bis hin zum atemberaubenden Fahrverhalten welches jeden Befehl des Fahrers sofort umsetzt: Die CBR1000RR Fireblade setzt in allen relevanten Aspekten, wie Power und Design, neue Standards. So markiert sie einen Meilenstein in der Entwicklungsgeschichte der Einliter-Supersport-Klasse. Mit fortschrittlichen Ausstattungsmerkmalen wie dem massenzentralisierten Kraftstofftank, der Unit-Pro-Link-Hinterradaufhängung, den radial montierten Vorderrad-Bremszangen und dem von Hondas MotoGP-Meistermaschine RC211V übernommenen elektronischen Lenkungsdämpfer HESD, hat die CBR1000RR Fireblade immer wieder höhere und vielseitigere Leistung in Verbindung mit Gewichtseinsparungen geboten, um das Ziel des „Total Control“ auf der Straße und der Rennstrecke zu erreichen.

Den nächsten Innovationssprung in dieser stolzen Erfolgsgeschichte repräsentiert die neue CBR1000RR Fireblade des Modelljahres 2008 in einer noch filigraneren Form, die eher an ein Moto-GP Bike erinnert. Dazu kommen neben einer phänomenalen Gewichtseinsparung durch intelligente Konstruktionen und Fertigungsverfahren von Rahmen-, Motor- und Chassiskomponenten auch noch leistungsoptimierende Entwicklungen wie ein neues Underslung-Auspuffsystem und die neue Anti-Hopping Kupplung.

Neue Merkmale

Die CBR1000RR des Modelljahres 2008 bietet mit reduziertem Gewicht und rasanterer und noch spontaner ansprechender Leistung das elektrisierende Feeling von Total Control. Dabei ist die neue Maschine vollgepackt mit eindrucksvollen Design- und Entwicklungsinnovationen, die ihre Dominanz auf der Straße und auf der Rennstrecke für die nächsten Jahre untermauern werden.

Neue Designmerkmale

- Leichtere und kompaktere Verkleidung legt stärkeren Akzent auf Hochleistung und Funktion als auf optische Wirkung.
- Leichtere Konstruktion mit höherer Massenzentralisierung - am besten sichtbar an den stark verkürzten Front- und Heckpartien - verkörpert Supersport-Leistung auf höchstem Niveau.
- Kürzere und kompaktere Frontverkleidung sitzt näher am Steuerkopf und ermöglicht so ein leichteres und spontaneres Handling.
- Aggressiver wirkende Einheit aus Line-Beam-Scheinwerfern und Frontpartie.
- Neue Rückspiegel mit integrierten Blinkern.
- Neues kompakteres Cockpitdesign mit aggressiverer Optik.
- Neue Ram-Air-Lufteinlässe in der Frontverkleidung ersetzen den zentralen Lufteinlass über dem Kühler. So wird kühlere Luft effizienter in die Front der Maschine eingeleitet.
- Kleinere, leichtere und kompaktere Sitz- und Heckpartie inspiriert von der MotoGP-Rennmaschine RC212V. Möglich wurde dies durch die Verwendung der massenzentralisierten Underslung-Auspuffanlage.
- Bedienungsanleitung, Werkzeugset und kleines Bügelschloss passen in das kompakte abschließbare Staufach unter dem Soziussitz.
- Rücklicht und Kennzeichenhalter sind als filigranes einteiliges Kunststoffteil unter der Heckpartie montiert.



Neue Leistungsmerkmale

Motor

- Um 2.5 kg leichter und kompakterer Motor mit 1 mm größerer Zylinderbohrung und 1,4 mm kürzerem Hub für höhere Leistungsabgabe.
- Maximale Motordrehzahl von 12.250 min⁻¹ auf 13.000 min⁻¹ erhöht.
- Neuer separater Zylinderblock mit leichteren JCP (Jet-flow Circulation Plating) Zylindern ohne Laufbuchsen ersetzt die bisherige Konstruktion, bei der der Zylinderblock mit dem oberen Kurbelgehäuse verbunden und mit keramikkomposit beschichteten Laufbuchsen ausgestattet war.
- Leichtere Titaneinlassventile mit größerem Durchmesser und doppelt konzentrischen Ventilfedern für präzise Ventilbetätigung bei hohen Drehzahlen.
- Leichtere, höher belastbare geschmiedete Kolben mit 1 mm größerem Durchmesser bei gleichem Gewicht gestatten höhere Drehzahlen und schnellere Beschleunigung.
- Neu entwickelte Anti-Hoppung-Kupplung für saubere Motorbremsungen durch schnelles Herunterschalten und schnellere, effizientere Wiederbeschleunigung.
- Kupplungsbetätigung über Bowdenzug ist leichtgängiger und spart zusätzlich Gewicht.
- Höher und schmaler bauender Kühler verbessert die Kühlungseffizienz und ermöglicht eine schlankere Verkleidung.
- Die kompakte neue Underslung-Auspuffanlage bietet verbesserte Massenzentralisierung und gleichzeitig optimale Schräglagenfreiheit zugunsten eines schärferen und besser ansprechenden Handlings.
- Niedrigere Auspuffgeräusche und Abgasemissionen bei gleichzeitigen Gewichtseinsparungen.

Chassis

- Gesamtgewicht gegenüber dem aktuellem Modell und den Mitbewerbern stark reduziert - bestes Leistungsgewicht in der Einliterklasse der Supersportkategorie.
- Neue Chassiskonstruktion mit weiter verbesserter Massenzentralisierung für spürbar schärfere Kontrolle auf Rennsportniveau und leichterem Handling - die Handlichkeit einer 600er mit der Power aus einem Liter Hubraum.
- Neuer vierteiliger Rahmen aus Aluminiumdruckguss bringt weniger auf die Waage und ist dabei volle 30 mm schlanker, womit die Maschine deutlich leichter zu fahren und manövrieren ist.
- Neue Rahmenkonstruktion mit reduzierter Breite bei deutlich erhöhter Steifigkeit (Seitensteifigkeit +13%; Verwindungssteifigkeit +40%; vertikale Steifigkeit +30%).
- Kürzerer und leichter Heckrahmen.
- Leichtere Hybridschwinge aus extrudiertem/ gepresstem Aluminium im neuen „Gull-Wing“ Design. Die effektive Länge wuchs um 15 mm bei praktisch gleichem Radstand.
- Weitgehend vom Vormodell übernommen ist die in die Schwinge integrierte Unit-Pro-Link-Hinterradaufhängung mit voll einstellbarem HMAS-Dämpfer.
- Um 10 mm (von 214 mm auf 204 mm) verkleinerter Standrohrabstand für schnelleres Ansprechen auf Lenkimpulse. Das Offset wuchs um 2,5 mm von 25 mm auf 27,5 mm zugunsten eines optimal ausgewogenen Handlings. Die Vorderachsaufnahmen erhielten ein stärker zentriertes Design bei niedrigem Gewicht.
- Bei den Gussaluminiumfelgen sind die Wände der drei Speichen jetzt zugunsten einer Gewichtsreduzierung dünner ausgeführt (V: -240 g; H: -370 g).
- Neue 101 Gramm leichtere RK X-Ring-Antriebskette

- Neue Vorderradbremsszangen im Monoblockdesign für niedrigeres Gewicht und erhöhte Steifigkeit. Die Bremskolben aus Stahl wurden ersetzt durch chrombeschichtete Aluminiumteile, die niedrigeres Gewicht mit verbesserter Belastbarkeit verbinden. Damit ergibt sich eine Gesamteinsparung an ungefedertem Gewicht von 430 Gramm.
- Für eine weitere Gewichtsoptimierung ersetzen bei den Brems scheiben neue an sechs Punkten schwimmend gelagerte Brems scheiben die aktuellen 10-Punkt-Rotore. Mit unterschiedlichen Lochdurchmessern ergeben sich ein besseres Bremsgefühl und ein niedrigeres Gewicht.
- Besseres Ansprechen der Vorderradbremse durch leicht modifiziertes Hebelverhältnis. Leichtere Bauweise der Vorderradbremseleitungen.
- Kleinerer und leichter Lenkungs dämpfer der neusten Generation wurde von der CBR600RR übernommen. Sitzt hinter dem Steuerkopf statt darüber.
- Kompaktere 7 AH Batterie ist über 1kg leichter als konventionelle Batterien mit 10 Amperstunden. Übersetzungsverhältnis und weitere Parameter des Anlassers wurden modifiziert, so dass für die gleiche Anlasserleistung weniger Strom aus der Batterie gezogen wird.
- Neuer Seitenständer aus Aluminium.

Technische Daten

Allgemein		
Modell		CBR1000RR Fireblade
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 16 Ventile, geregelter Katalysator
Hubraum		999,8 cm ³
Bohrung x Hub		76 x 55,1 mm
Verdichtung		12,3 : 1
Max. Leistung		131 kW (178 PS) / 12.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		112 Nm / 8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		1.200 min ⁻¹
Ölvolumen		3,7 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaubereitung		Elektronische Kraftstoffeinspritzung PGM-DSFI
Drosselklappendurchmesser		46 mm
Luftfilter		Doppelter zylindrischer Papierfilter
Tankinhalt		17,7 Liter (inkl. 4-Liter nach Warnanzeige)
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit Frühverstellung
Zündzeitpunkt		3.2° BTDC (idle) ~ 45° BTDC (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		Nass, Mehrscheibenkupplung
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		#530 O-Ring-Kette
Rahmen		
Typ		Aluminium-Brückenrahmen

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.080 x 685 x 1.130 mm
Radstand		1.410 mm
Lenkkopfwinkel		23° 18'
Nachlauf		96,3 mm
Wendekreis		3,2 m
Sitzhöhe		820 mm
Bodenfreiheit		130 mm
Gewicht vollgetankt		199 kg (V: 105 kg; H: 94 kg)
Max. Zuladung		180 kg
Zul. Gesamtgewicht		379 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	43 mm- Upside- Down- HMAS-Kartuschengabel, einstellbare Federvorspannung, Zug und Druckstufe, 120 mm Federweg
	Hinten	Aluminiumschwinge mit Pro-Link-System HMAS Gasdruckdämpfer, einstellbare Federvorspannung, Zug und Druckstufe, 135 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Hohlgegossene Dreispeichen-Aluminiumräder
	Hinten	Hohlgegossene Dreispeichen-Aluminiumräder
Felgenreöße	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT6,00
Reifen gröÙe	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	190/50 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn	250 bar
	Hinten	290 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	320 x 4,5 mm -Doppelscheibenbremsen mit radial befestigten Vierkolbenbremszangen und Sintermetallbelägen, schwimmende Brems scheiben
	Hinten	220 x 5 mm -Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbelägen