



CBR1000RR

CBR1000RR

Supersport när den är som bäst. Fireblade är "urfadern", en modell som banat vägen för hela klassen.

Honda CBR1000RR Fireblade tar konceptet total kontroll till nästa nivå. Den är utrustad med Honda Selectable Torque Control, Selectable Engine Brake, ny ABS, Riding Mode Select System, Power Selector, Showa-fjädring fram och bak och MotoGP-teknik från RC213V-S.

Produktbeskrivning

Modellen får ordentligt uppdaterad elektronik som bygger på HRC:s erfarenheter från MotoGP och som optimerar maskinerna ännu mer för bankörning.

- Antispinn (HSTC) med finslipat ingrepp och gasrespons
- Fler inställningsmöjligheter med Wheelie Control åtskilt från antispinn
- Uppdaterad gasrespons för bättre känsla in i kurvor och mer vrid i utgångar
- Mindre ABS-ingrepp i hög fart
- Nya färger för 2019

Ända sedan Fireblade lanserades 1992 har mottot för modellen varit total kontroll. Den har hela tiden fungerat som en måttstock för hur den enorma kraften i supersportiga tusenkubikare ska göras användbar.

2017 tog CBR1000RR Fireblade ett stort steg i utvecklingen och Honda skrev ett helt nytt kapitel i modellens långa historia. Grundversionen blev mycket lättare och fick en starkare motor som varvade högre och en inverterad Showa 43 mm Big Piston-gaffel som matchade BFRC-bakdämparen (Balance Free Rear Cushion). Den ännu lättare Fireblade SP utrustades med Öhlins semi-aktiva, elektroniska fjädringsstyrning (S-EC) och Öhlins inställningssystem (OBTi).

Båda maskinerna hade en Bosch 5-axlad tröghetsmätare (IMU) som

Motor	4-T,V-KYLD
Cylinderarrangemang	RAD 4
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	DOHC
Slagvolym	999 cc
Cylinderdiameter	76 mm
Slaglängd	55 mm
Kompressionsförhållande	13 : 1
Effekt	141 kW / 13000 varv-191.7 hkr
Moment	11,62 kpm / 11000 varv
Växlar	6
Startanordning	EL
Batteri	12V / 4.5 Ah (Li-ion)
Generatoreffekt	420 Watt
Längd	2065 mm
Bredd	720 mm
Höjd	1125 mm
Axelavstånd	1405 mm
Sitthöjd	832 mm
Markfrigång	130 mm
Framdäck	120/70-17
Bakdäck	190/50-17
Bränsleförbrukning	5.7 liter/100km
Torrsvikt	-
Tjänstevikt	195 kg
Bromssystem	ABS
Stölskydd	H.I.S.S
Col	132 g
Övrigt	Selectable Engine Brake, Selectable Torque Control

jobbade ihop med motorstyrenheten och en ny elektronisk gasreglering, plus antispinn (HSTC) med 9 nivåer och ABS. Med körlägesystemet kunde föraren anpassa maskinens effekt, motorbroms och antispinn.

Till 2019 har både Fireblade och Fireblade SP uppdaterats utseendemässigt. Samtidigt har båda modellerna viktiga förbättringar som inte syns på utsidan. Det handlar om vidareutvecklad elektronik som bygger på feedback från förare, framsteg hos Hondas R&D-avdelning och erfarenheter från HRC:s MotoGP-team.

2019 ÅRS UPPDATERINGAR I DETALJ

ANTISPINN

Antispinnfunktionens ingrepp är anpassat för bättre köregenskaper på bana, där man gasar mer och lägger ner hojen djupare än vid gatköring. Systemet tar nu med bakdäckets profil i beräkningen och det gör att ingreppet blir jämnare och exaktare när maskinen lutar. Därmed betar sig hojen lugnare när antispinn aktiveras i utgången av kurvor, vilket innebär en säkrare känsla för föraren.

WHEELIE CONTROL

Många som kör på bana vill ha mycket ingrepp från Wheelie Control och minimalt ingrepp från antispinn för att själva hantera hjulspinn och sladdar, utan att behöva tänka på framhjulsluft och förlorad fart på grund av det. På årsmodell 2017 innebar ett lågt antispinnläge att även Wheelie Control fick en låg nivå. De två funktionerna är nu åtskilda, så att man kan kombinera en låg antispinninställning med en högre nivå för Wheelie Control.

Dessutom är det nya Wheelie Control-systemet programmerat så att framhjulet får en mjuk landning, oavsett hur mycket det lyfter. Därmed kan föraren koncentrera sig helt på att accelerera och hålla nere varvtiden.

Den nya funktionen visas på TFT-skärmen med ett W för Wheelie Control (det finns 3 nivåer) på samma sätt som inställningarna för effekt, motorbroms och antispinn.

GASRESPONS IN I KURVOR

När man kör på bana kan man behöva gå från fullgas till ingen gas väldigt snabbt. Den elektroniska gasregleringens motor jobbar snabbare för att varvtalet ska sjunka fortare när man slår av på gasen. Varvtalet sjunker nu 45 % snabbare när gashandtaget går från helt öppet till helt stängt läge.

Därmed minskar hojens fart snabbare och jämnare, och föraren kan känna sig tryggare i ingången till kurvor.

GASRESPONS UT UR KURVOR

Utifrån HRC:s erfarenheter från MotoGP har motorn anpassats med mer vrid från halvgas och uppåt (som när man slår på gas ut ur kurvor). Detta gäller särskilt i effektläge 1.

Uppdateringen är optimal för banköming med mjuka däck, eftersom den ger snabbare acceleration i utgången av kurvor med lägre varvtider som resultat.

ABS

ABS har mindre ingrepp för snabb banköming, samtidigt som farten minskar mycket snabbare tack vare kvickare respons vid gasavslag.

Chassi

2018 års CBR1000RR Fireblade är oförändrad jämfört med 2017 års modell.

Till 2017 blev CBR1000RR Fireblade kraftigt uppdaterad med följande:

- 196 kg våtvikt
- Showa 43 mm Big Piston Fork (BPF) och Balance Free Rear (BFR)-stötdämpare
- Ramens styvhetsbalans justerad
- Styvare svingarm
- Lättare bakram
- Nya Tokico radialmonterade fyrkolvsock
- Omkonstruerade fälgar
- Kåpor med minimal och aggressiv utstrålning

Eftersom maskinen nu är hela 15 kg lättare med 196 kg våtvikt har även Fireblades köregenskaper förändrats. Gaffelvinkel och försprång är fortfarande 23°20'/96 mm, men styvhetsbalansen i den ihåliga, formgjutna dubbelrörsramen av aluminium har justerats avsevärt för att ge ännu bättre köregenskaper med enastående styringsrespons, känsla och stabilitet.

Tunnare ramväggar sparar 300 g. Tvärstyvheten är oförändrad, men ramen är 10 % mer vridningsflexibel, vilket gör att chassit reagerar snabbare. Girtröghetsmomentet har minskats med 15 % och rolltröghetsmomentet med 10 %. Hondas elektroniska styrdämpare (HESD) håller maskinen stabil på ett diskret sätt.

Ramens uppdateringar har kompletterats genom att Unit Pro-Link-svingarmen av aluminium fått en annan tjocklek på sektionerna i hybridstrukturen. Resultatet är 300 g lägre vikt, samma tvärstyvhet och ökad vridstyvhet.

Den inverterade 43 mm Showa BPF-gaffeln har stor dämpvolym och minskar effektivt hydraultrycket som skapas vid kompression och retur. Det ger mindre spel i slaglängdens början och jämnare dämpning, vilket maximerar däckets kontakt med underlaget. Fjäderförspänning och retur-/kompressionsdämpning är fullt justerbara.

Stötdämparen är Showas Balance Free Rear Cushion (BFRC), fullt justerbar. BFRC-stötdämparen har dubbla rör istället för den konventionella typen med ett rör: dämparhöljet och en invändig cylinder. Dämparkolven har inga ventiler, istället skapas dämpningskraft när olja passerar genom en separat dämpningskomponent.

På så sätt kan tryckförändringar i stötdämparen regleras med jämnhet. Eftersom det inte förekommer små oljemängder med högt tryck blir dämpningens respons och reaktion bättre och dämpningskraften arbetar jämnt enligt belastningen som läggs på. Dessutom är dämpningen jämn vid övergången mellan retur och kompression tack vare jämna tryckförändringar.

Den formgjutna bakramen av aluminium har också uppdaterats med en tunnare konstruktion som är extremt styv och 600 g lättare. Det bidrar till masscentralisering och därmed en neutral körkänsla med mer smidighet. Hjulbasen är 1405 mm och sadelhöjden är 820 mm.

Fram sitter nya radialmonterade fyrkolvsock från Tokico. Oken har hög styvhet, är 150 g lättare och saknar fästspindlar. Bromsbeläggen är nytvvecklade med hög friktionskoefficient och presterar bättre vid höga temperaturer än standardbelägg. Aluminiumfälgarna har fått en ny konstruktion med 5 y-formade ekrar och 100 g lägre vikt. Däckdimensionen är 120/70 R17 fram och 190/50 R17 bak.

Minimal och dynamisk är de två ord som bäst beskriver Fireblades nya stil. Designteamet ville skapa täta, kompakta proportioner och minskade storleken på topp- och mellankåpomas ytor så mycket som möjligt. Framåtlutande karaktärslinjer ger en aggressiv attityd med fokus på mekanisk funktionalitet, detaljer och högkvalitativ finish.

Toppkåpan har blivit 24 mm smalare. Fartstabiliteten förbättras genom att luftflödet kontrolleras från kåpans ytor till strålkastarnas vinkel och med hjälp av sidospårens kontur. En ihopkrupen förare i



CBR1000RRAK2



CBR1000RRAK1

racingställning skyddas väl från luftströmmen. Vid normal körning fördelas lufttrycket jämnt på förarens axlar, rygg och sidor.

18 mm har sparats över mellankåpan och kåpans utskott vid handtagen fungerar även som kylarintag och leder runt utgående luft på utsidan och under förarens ben. Knäslutet är 15 mm smalare på varje sida och övergången mellan tankkåpan och sadeln har en kraftfull framtoning.

All belysning består av lysdioder och de dubbla strålkastarna har hel-/halvjust på båda sidorna. Grafiskt har Fireblade fått en ny logotyp med skarpa vinklar.

Motor

2018 års CBR1000RR Fireblade är oförändrad jämfört med 2017 års modell.

Till 2017 blev CBR1000RR Fireblade kraftigt uppdaterad med följande:

- 8 kW högre effekt
- Ändrat ventillyft och kaminställning
- Magnesiumkåpor och omkonstruerade delar sparar 2 kg
- 4-2-1-avgassystem med titanljuddämpare
- Omkonstruerad slirkoppling

Hondas ingenjörer gick på nytt igenom Fireblades 999,8-kubiks radfyra grundligt för att göra den så lätt och stark som möjligt. Resultatet är ytterligare 8 kW, 2 kg lägre vikt och ökat maximalt varvtal till 13 000 varv/min.

Maxeffekt är 141 kW vid 13 000 varv/min och max vridmoment är 114 Nm vid 11 000 varv/min. Boring och slag är fortfarande 76 x 55 mm, men kompressionen har ökat från 12,3:1 till 13:1. Motorn har finjusterats in i minsta detalj och både vevaxel, ventilmekanism och växellåda har fått mer avancerade material än den föregående konstruktionen.

Tjockleken på kolvamas väggar har optimerats och kolvtopparna har konstruerats om för att ge högre kompression. Kolvringsspårens ytbehandling har också modifierats för bättre tätning och effektivitet. Ventillyft och kaminställning har uppdaterats för att matcha motorns högre varvtal och effekt.

Mer effekt är bara en av hemligheterna bakom nya Fireblade(2017) – lägre vikt är den andra. Därför detaljstuderade ingenjörerna motorns alla delar för att se om den kunde göras lättare. Alla motorkåpor är omkonstruerade (kopplingskåpa av aluminium och svänghjulsåpa av magnesium). Skruvar, vattenslangar och slangklämmor har också gjorts kortare.

Kylaren har fått en ny, rundad form, den totala bredden har minskat med 30 mm och vikten är 100 g lägre (inklusive 30 cm³ mindre vätskevolym). Ett nytt kylarelement med hög densitet ger samma värmeavledning och bidrar till kåpans smalare frontyta.

Den assisterande slirkopplingen har uppdaterats helt med en enkel formgjuten tryckplatta och kopplingscentrum. Dessutom kräver kopplingshandtaget mindre kraft. Vid nerväxling fungerar slirkopplingen som förut, men vikten är lägre tack vare kamdelar av aluminium istället för stål. Spelet mellan kammar som accelererar och kammar som minskar i fart har också optimerats. Det ger en bättre känsla i kopplingshandtaget vid växling. Alla växellådsdrev har gjorts lättare för att spara ytterligare vikt.

Titanljuddämparen med oregelbundet tvärsnitt är 2,8 kg lättare, vilket minimerar tyngdpunktsförändringen. Ljuddämparen har även en typisk avgast vid gaspådrag. Företaget som levererar avgassystem till Honda Repsol-teamet i MotoGP fick i uppgift att utveckla prototypen, och tog fram en läcker 4-2-1-konstruktion med dubbla väggar i de främre avgasrören och avgasventilen i det första huvudröret.

Anteckningar

Honda MC/ATV Märkesförsäkring - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

Honda MC/ATV Finansiering – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.