

CBR1000RR 2013

21 anni di “controllo totale”

Data comunicato stampa: 2 ottobre 2012
Aggiornamenti modello: nuove colorazioni ‘Tricolour’ e ‘Repsol Honda MotoGP replica’

Indice:

- 1 Panoramica sul modello,
- 2 Caratteristiche chiave
- 3 Dettagli del modello,
- 4 Storia del Modello,
- 5 Colorazioni,
- 6 Accessori disponibili a richiesta,
- 7 Caratteristiche tecniche.



1. Panoramica sul modello

La CBR1000RR, rinnovata con il model year 2012, si è ispirata al tradizionale concept di “controllo totale” che per 20 anni ha caratterizzato le precedenti versioni, fin dall’esordio del rivoluzionario modello originale, l’antesignana CBR900RR, presentata al salone EICMA nel 1991. Da allora, si sono succedute una serie di evoluzioni caratterizzate ognuna da migliorie di alto livello ma sempre in grado di confermare un perfetto bilanciamento fra potenza e controllo. Per il 2013 la CBR1000RR Fireblade conferma le sue caratteristiche essenziali e si presenta in due rinnovate ed eccitanti colorazioni: un nuovo ‘Tricolour’ e la ‘Honda MotoGP Repsol replica’.

Orientati all’idea di “naturale evoluzione Super Sport”, i tecnici del team che hanno sviluppato l’ultima generazione della CBR1000RR hanno concentrato i loro sforzi sulla ciclistica, con l’obiettivo di rendere ancora più esaltante il piacere di guida della Fireblade. Fra le novità di maggior rilievo ci sono soprattutto le nuove ruote e le nuove sospensioni, che hanno portato ampi vantaggi in termini di maneggevolezza, trazione e frenata. L’avanzata sospensione posteriore con ammortizzatore del tipo ‘Balance Free Rear Cushion’ è una prima mondiale su una moto costruita in serie.

Il team ha inoltre scelto uno styling ancora più aggressivo che comunica meglio il dinamismo e le prestazioni della CBR1000RR. Inoltre, la strumentazione fa mostra di funzionalità aggiuntive che rendono la moto più facile da usare, in modo che tutti i piloti riescano a ottenere il massimo dalla più entusiasmante e avanzata Super Sport Honda di tutti i tempi.

2. Caratteristiche chiave

2.1 Styling

Look dinamico

Il cupolino, la carena a strati e il codino rastremato rendono aggressivo e dinamico il look della CBR1000RR.

2.2 Sospensioni

Ammortizzatore posteriore di tipo 'Balance Free Rear Cushion'

Avanzato ammortizzatore posteriore con design a doppio condotto, che garantisce una reazione più fluida e accurata, uno smorzamento superiore e una trazione migliore.

Forcella BPF

Forcella telescopica rovesciata da 43 mm con tecnologia BPF Showa. Grazie a un avanzato design che riduce la pressione interna, la forcella BPF migliora lo smorzamento, aumenta il grip dello pneumatico anteriore e assicura più stabilità in frenata.

2.3 Ruote

Ruote a 12 razze

Gli splendidi cerchi in alluminio pressofuso a 12 razze garantiscono quella rigidità superiore che, in sintonia con la forcella, massimizza la maneggevolezza della moto.

2.4 Strumentazione

Quadro strumenti completamente digitale

Dotato di cronometro, indicatore della marcia inserita e contagiri con quattro modalità di visualizzazione.

2.5 Frizione

Frizione antisaltellamento

Riduce la coppia frenante trasmessa alla ruota posteriore quando si scala di marcia, migliorando così la stabilità in fase di decelerazione e ingresso in curva.

2.6 Sterzo

Ammortizzatore di sterzo HESD di seconda generazione

Fondamentale su una moto così leggera, compatta e potente, l'ammortizzatore di sterzo Honda assicura massima stabilità alle alte velocità e ottima manovrabilità alle basse velocità.

2.7 Freni

Versione con C-ABS

La CBR1000RR Fireblade 2013 è disponibile con l'avanzato sistema C-ABS a controllo elettronico che offre la sicurezza del sistema di frenata combinata Honda e la tranquillità dell'antibloccaggio delle ruote.

2.8 Motore

Iniezione elettronica PGM-DSFI

La CBR1000RR vanta una potente unità a 4 cilindri in linea da 999cc che, grazie all'avanzato setting dell'iniezione elettronica, offre un'erogazione fluida e facile da gestire, soprattutto alle piccole aperture del gas.

3. Dettagli del modello

3.1 Styling

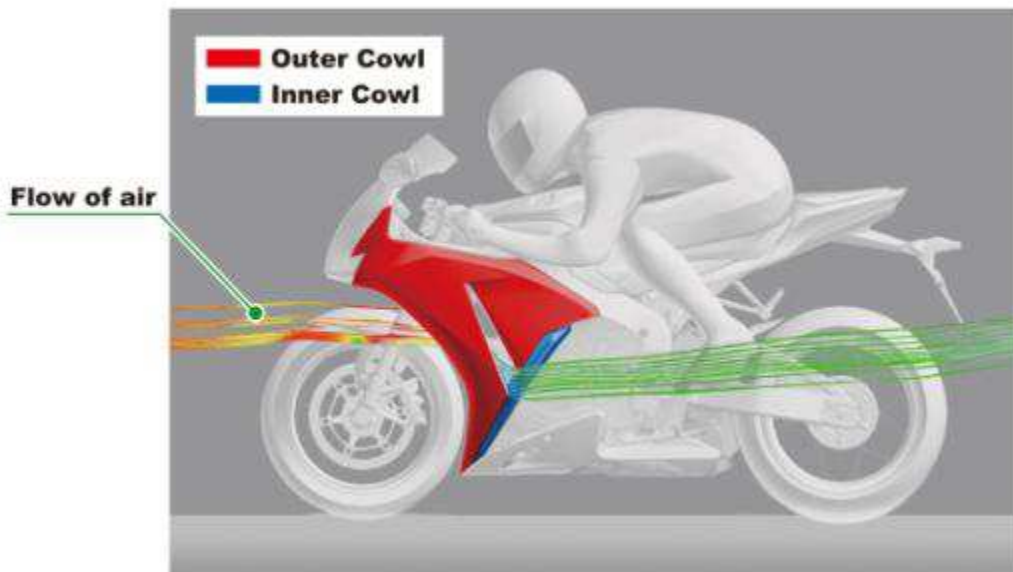
Espressione di velocità e dinamismo

La precedente generazione della CBR1000RR era stata progettata intorno ad alcuni concetti chiave: 'dimensioni compatte', 'leggerezza' e 'centralizzazione della massa'. Per il modello del ventesimo anniversario si è deciso di creare uno styling che esprimesse tutto il senso di velocità e il potenziale dinamico della CBR1000RR. Alcune chiavi dello styling sono rimaste, come il classico taglio verticale nelle fiancate della carena che trasmettono una piacevole tensione visiva. Il risultato è un profilo più aggraziato che fa spostare lo sguardo dal muso affilato con le prese d'aria modificate fino al taglio del codino, più elegante. L'effetto complessivo è quello di un look più dinamico le cui linee marcate non lasciano dubbi sulle prestazioni.

Carena a strati funzionale all'aerodinamica

La CBR1000RR ha una carena a strati che offre un netto miglioramento in termini aerodinamici. Essa crea infatti un ampio spazio privo di turbolenze intorno al pilota, migliorando il comfort e convogliando meglio l'aria verso il sistema di raffreddamento. Le superfici così strutturate rendono inoltre aggressivo il look della moto. All'anteriore uno spoiler integrato nella parte bassa del cupolino riduce a sua volta il sollevamento alle alte velocità, migliorando la maneggevolezza.

Diagramma dei flussi d'aria



3.2 Sospensioni

Efficace ammortizzatore posteriore di tipo 'Balance Free Rear Cushion'

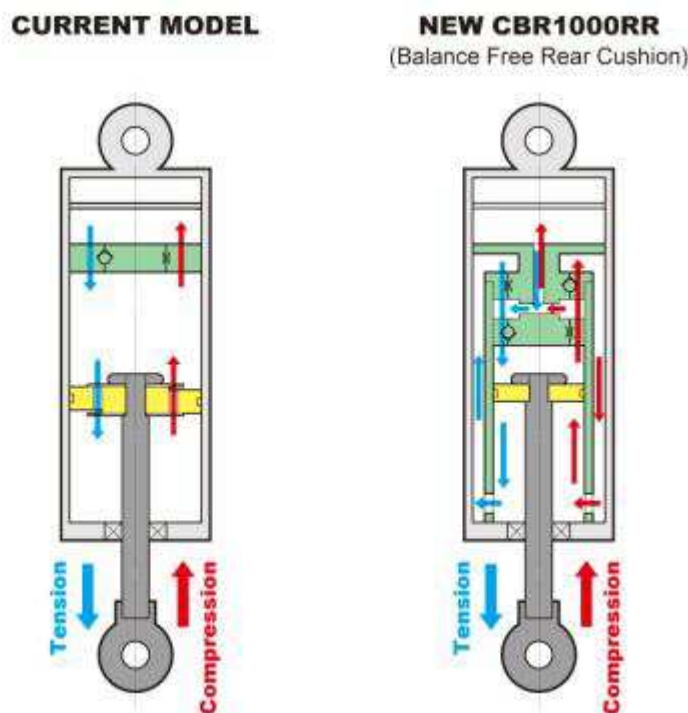
L'assetto delle sospensioni è stato impostato con intelligenza al fine di garantire alla CBR1000RR uno smorzamento fluido e una sensazione di guida superiore, con grande aderenza e trazione. La sospensione posteriore sfrutta i vantaggi della configurazione con leveraggio Pro-Link e sfrutta l'ammortizzatore posteriore 'Balance Free Rear Cushion'.

Sviluppato in collaborazione con il leader mondiale del settore Showa, questo ammortizzatore sostituisce al design a camera singola una configurazione a doppia camera: lo stelo dell'ammortizzatore scorre in un cilindro interno grazie al quale il pistone dell'ammortizzatore non è dotato di valvole. La forza dello smorzamento è così generata dal trasferimento dell'olio attraverso un componente separato.

Nella struttura classica, la forza dello smorzamento in fase di compressione è generata in due punti diversi tramite le valvole principali e secondarie. Eliminando la valvola secondaria e concentrando in un unico punto il trasferimento dell'olio, è stato possibile controllare con maggiore efficacia i cambiamenti di pressione all'interno dell'ammortizzatore. E non essendoci più una piccola quantità d'olio in uso alle alte pressioni, la risposta della forza di smorzamento risulta migliorata e lo smorzamento stesso a sua volta più fluido, anche nel passaggio dalla compressione all'estensione, grazie a variazioni di pressione molto lineari.

L'ammortizzatore posteriore di tipo 'Balance Free Rear Cushion' offre pertanto uno smorzamento superiore in tutte le fasi della guida, garantendo un assorbimento migliore delle asperità e quindi una trazione più efficace, grazie ad una maggiore continuità di contatto fra pneumatico posteriore e fondo stradale. Questa tecnologia è stata sperimentata sia nella prestigiosa Otto Ore di Suzuka che nel campionato MFJ Superbike All Japan. Testimonia l'efficacia di questo tipo di ammortizzatore posteriore, la sua installazione sulla CBR1000RR Fireblade vincitrice del campionato superbike giapponese 2010, un risultato che evidenzia i vantaggi offerti da questa avanzata configurazione.

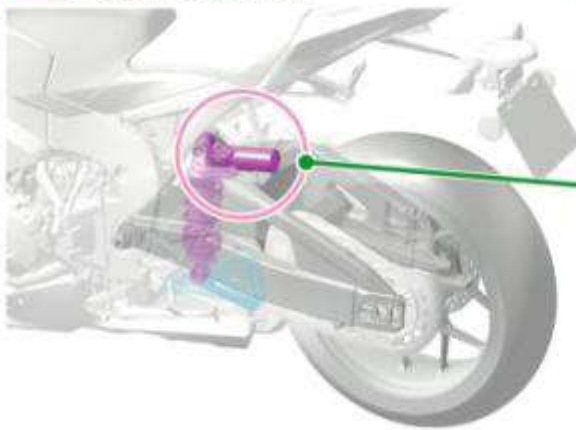
Passaggi dei flussi d'olio all'interno del nuovo ammortizzatore



Regolazioni della sospensione posteriore di facile accesso

La combinazione fra la sospensione posteriore con leveraggio Pro-Link Honda e l'ammortizzatore 'Free Balance Rear Cushion' non si limita a migliorare l'efficienza dello smorzamento e quindi le doti di trazione, stabilità e tenuta di strada. Per consentire più facili e veloci regolazioni, i dispositivi di regolazione della compressione e dell'estensione sono stati posizionati in cima al corpo dell'ammortizzatore, sulla sinistra. In conseguenza di ciò, è possibile adattare al proprio gusto e stile di guida, nonché alle condizioni del percorso, il set-up della sospensione posteriore.

Rear cushion



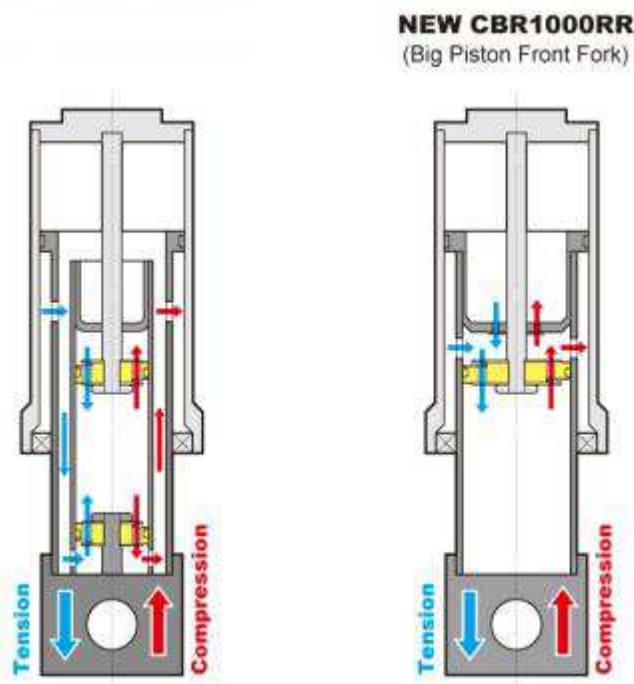
Control adjustment



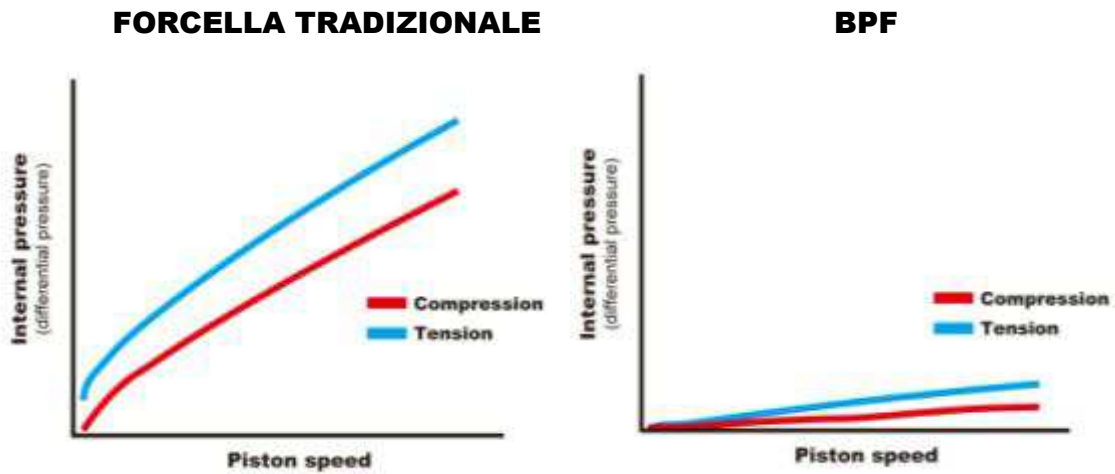
Forcella 'Big Piston Fork' (BPF)

Quale ideale complemento all'ammortizzatore posteriore di nuova generazione, la sospensione anteriore monta adesso una forcella rovesciata Showa con steli da 43 mm dotata di tecnologia BPF. Questo tipo di forcella ha un design unico che sfrutta un maggiore volume di olio di smorzamento, in modo da ridurre con efficacia la pressione idraulica generata nelle fasi di compressione ed estensione. Il risultato è una risposta più immediata durante la corsa iniziale e uno smorzamento più fluido, che massimizza il contatto dello pneumatico anteriore con il fondo stradale e garantisce al pilota più maneggevolezza, un feeling migliore con l'avantreno e la massima stabilità nelle frenate più brusche.

Meccanismo della sospensione anteriore (flussi d'olio)



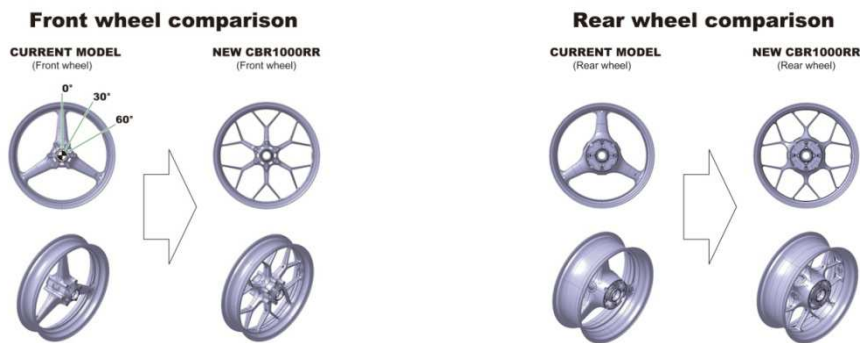
Relazione tra velocità del pistone e pressione interna con le stesse regolazioni di smorzamento



3.3 Ruote

Cerchi a 12 razze in alluminio pressofuso

La CBR1000RR è dotata di cerchi in alluminio pressofuso a 12 razze che garantiscono una rigidità uniforme oltre ad offrire un look sportivo e accattivante che impreziosisce la linea della moto. Come le sospensioni, anche i cerchi contribuiscono alla massima maneggevolezza e all'ottimo feeling di guida del pilota.



3.4 Telaio

Telaio in alluminio con bilanciamento della rigidità ottimizzato

Il telaio in alluminio della CBR1000RR offre tutte le caratteristiche richieste a una struttura che deve supportare le altissime prestazioni di cui è capace questa superbike. Esso bilancia in modo accurato rigidità e leggerezza richieste per una maneggevolezza superba e un efficace rapporto peso/potenza. Strettamente avvolto intorno ai principali componenti della moto, il telaio contribuisce alla centralizzazione delle masse, un principio guida di tutte le moto sportive Honda che è sinonimo di stabilità e maneggevolezza. Il forcellone con braccio destro ad ala di gabbiano e capriata è intenzionalmente lungo ed opera con il leveraggio Pro-Link secondo una configurazione derivata dalla RC211V schierata da Honda in MotoGP nell'era delle 990cc, soluzione che assicura eccellente trazione e un elevato livello di feedback al pilota.

3.5 Ammortizzatore di sterzo

Ammortizzatore di sterzo elettronico Honda (HESD) di seconda generazione

I normali ammortizzatori di sterzo idraulici aumentano la stabilità alle alte velocità lasciando tuttavia in eredità uno sterzo duro alle basse velocità. Il sistema HESD – Honda Electronic Steering Damper - della CBR1000RR rileva invece la velocità della moto e dosa di conseguenza la forza dello smorzamento. Il sistema assorbe efficacemente le sollecitazioni più brusche ad alta velocità consentendo al contempo un'azione sterzante leggera e naturale alle basse velocità.

3.6 Freni

Pura forza frenante

Fin dal 2009 la CBR1000RR è disponibile nella versione con il sistema C-ABS a controllo elettronico, un antibloccaggio ad alte prestazioni specificatamente sviluppato per le moto Super Sport. Questo rivoluzionario sistema libera l'azione frenante dall'effetto pulsante spesso associato alla tecnologia ABS convenzionale, offrendo al pilota una frenata sicura e potente senza il rischio di bloccaggi, nemmeno nelle fasi più delicate di guida come ad esempio l'ingresso in curva. Al tempo stesso la gestione combinata sui due assi ottimizza in modo continuo la distribuzione fra l'anteriore e il posteriore per massimizzare in ogni frangente l'efficacia della decelerazione.

Test estensivi su strada e pista hanno dimostrato che il sistema C-ABS consente l'uso dell'intera forza frenante disponibile senza rischi di bloccaggio della ruota o saltellamenti. Sulla Fireblade di ultima generazione è stato modificato il livello di intervento sull'asse anteriore nella prima fase di azionamento del freno posteriore, in modo da offrire una frenata ancora più stabile a qualsiasi velocità.

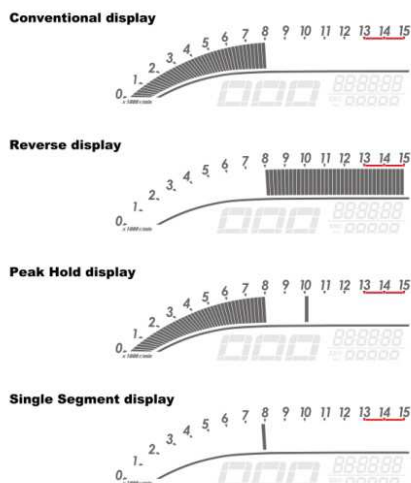
Il potente impianto frenante anteriore è composto da una coppia di pinze a quattro pistoncini a montaggio radiale che stringono due dischi flottanti da 320 mm. Per ridurre il peso e garantire una rigidità ottimale, le pinze monoblocco sono ottenute da un unico pezzo di alluminio.

3.7 Dotazioni di Serie

Completo pannello strumenti LCD

La CBR1000RR è dotata di una strumentazione multifunzione con pannello LCD che illustra tutti i parametri di marcia più una serie di informazioni aggiuntive. Il display vede in primo piano il contagiri lineare a barre, al di sotto di esso vi sono le principali letture numeriche: indicatore del rapporto inserito, temperatura refrigerante, tachimetro, orologio/cronometro, contakm/consumi/efficienza consumi, contakm/contagiri numerico. Nella parte bassa del display sono ubicate le spie di funzioni quali luci abbaglianti, folle, indicatori di direzione, pressione olio, ABS e riserva carburante.

Tachometer Display Modes



Contagiri personalizzabile

Chiaro e facile da leggere in tutte le condizioni di luminosità, il contagiri ha quattro modalità di visualizzazione: convenzionale, con numero crescente di segmenti che indicano il regime motore; invertito, con numero decrescente di segmenti che indicano il range di giri rimanente; picco massimo, che indica il regime in modo convenzionale ma lascia segnalato il picco raggiunto; singolo segmento, che indica il regime di giri usando un solo segmento, simulando così la lancetta di un contagiri analogico. Inoltre, l'indicazione numerica del contachilometri può essere cambiata in quella, sempre numerica, del regime motore.

Cronometro

Il cronometro, strumento fondamentale per chi ama guidare in circuito, ha quattro modalità di funzionamento. Oltre alla funzione di cronometro, il display può mostrare il consumo di carburante della sessione (istantaneo e medio), la distanza percorsa e il tempo totale trascorso. Inoltre per consentire di valutare la sessione di prova, è possibile visualizzare il tempo del giro più veloce e il giro durante il quale è stato realizzato.

Indicatore di cambio marcia a 5 livelli

Oltre all'indicatore del rapporto inserito, sulla sinistra del display LCD, la strumentazione prevede nella parte alta l'indicatore di cambio marcia a 5 LED, per aiutare il pilota a cambiare rapporto nel momento più adatto e trarre il massimo dalle prestazioni del motore. I 5 LED bianchi ad elevata visibilità, con luminosità regolabile, si illuminano in modo sequenziale con il salire di giri del motore, lampeggiando quando si raggiunge il regime prestabilito (pre-impostato all'inizio della zona rossa a 13.000 giri/min, ma regolabile fin da 4.000 giri/min). Si può inoltre impostare l'intervallo dell'illuminazione prima del regime stabilito per il picco, ogni zero, 200 o 400 giri/min.

3.8 Motore

Compatto e potente propulsore a 4 cilindri in linea DOHC raffreddato a liquido

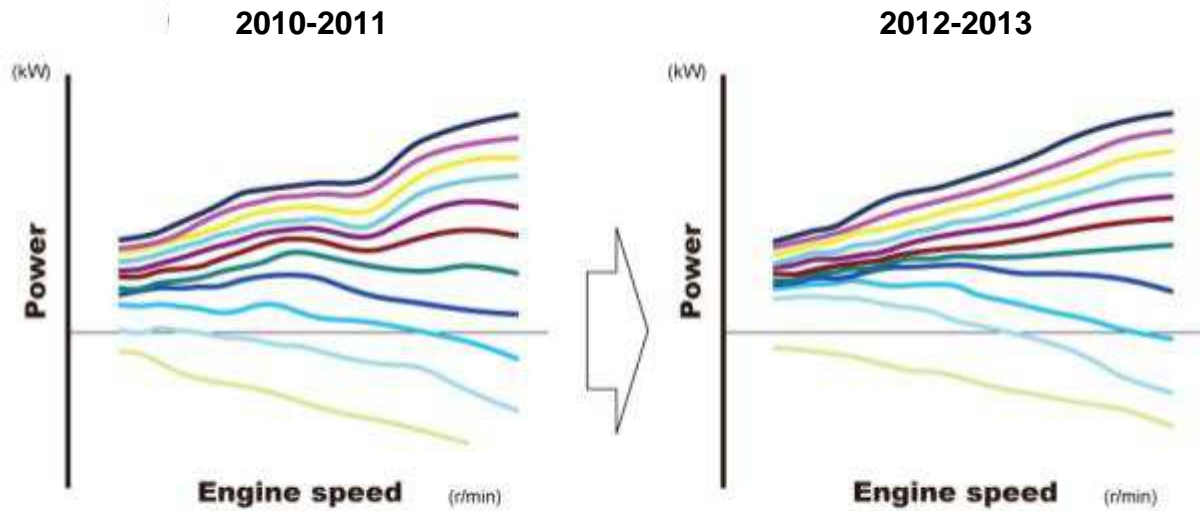
La Fireblade ha sempre utilizzato motori a 4 cilindri in linea che combinano una poderosa erogazione, un peso ridotto e dimensioni compatte, tutti elementi richiesti per realizzare un telaio efficace e maneggevole. Il motore è progettato per raggiungere elevatissimi regimi, ha alesaggio di 76 mm e corsa di 55,1 mm – per una cilindrata totale di 999cm³ – con trattamento al nichel carburo di silicio (Ni-SiC) sulle pareti dei cilindri per ridurre gli attriti e garantire la massima affidabilità, anche nelle condizioni più estreme. Il peso ridotto delle parti interne del motore contribuisce alla complessiva riduzione di peso della moto e favorisce sia le prestazioni assolute sia le doti di agilità e maneggevolezza.

Controllo preciso

Il settaggio del sistema di iniezione elettronica PGM-DSFI (Programmed Dual Sequential Fuel Injection) è programmato sulla Fireblade per garantire un'alimentazione ancora più precisa e una potenza perfettamente sfruttabile in tutte le condizioni. In particolare è stato curato il setting delle mappature per le piccole aperture del gas, in modo da massimizzare la fluidità di marcia sui tornanti, sulle curve lente e al tempo stesso nelle delicate fasi di percorrenza e uscita di curva quando la condotta è di tipo sportivo. L'obiettivo raggiunto dai progettisti della CBR1000RR è una risposta sempre delicata, regolare e progressiva.

Analizzando l'apertura del gas e la reazione del motore in queste condizioni, la CBR1000RR evidenzia un miglioramento del controllo del gas fino al 25%. Alle piccole aperture l'iniezione fa corrispondere piccoli cambiamenti di erogazione della potenza e della coppia, mentre all'aumentare dell'apertura del gas la progressione dell'erogazione diventa gradualmente più incisiva. Il risultato è una risposta del motore più precisa agli input del pilota, che può così beneficiare di una più sicura tenuta di strada, una migliore manovrabilità anche sui tratti di strada o sui circuiti più tortuosi, e un'accelerazione facilmente sfruttabile.

Caratteristiche di erogazione a diverse aperture del comando gas



Prestazioni fluide e gestibili

A dispetto della grande potenza e coppia, il motore si comporta in modo estremamente bilanciato, rispettando in pieno l'impostazione generale di questa superbike. Sul model year 2010 erano state aumentate le dimensioni del volano dell'alternatore e, in conseguenza di ciò, era stata aumentata la rigidità dell'albero motore. Queste modifiche avevano aumentato la massa inerziale dell'albero motore del 6,87%, garantendo un'erogazione della potenza più fluida e uniforme con un migliore controllo del gas. Le altre migliorie introdotte con il modello del ventesimo anniversario, sono il passaggio a un bullone di tenuta della testata in alluminio, pareti sottili della flangia del tubo di scarico e una ventola del radiatore di dimensioni ridotte, elementi che contribuiscono al mantenimento di un peso complessivo ridotto.

Emissioni di scarico

Il sistema di scarico consente una riduzione delle emissioni nocive. Al suo interno è ubicato un elemento catalizzante ad elevato assorbimento che, unitamente alla sonda lambda che monitora in modo continuo il gas in uscita per determinare una combustione efficiente, garantisce emissioni inquinanti conformi ai parametri EURO-3.

Frizione antisaltellamento

La CBR1000RR monta una frizione antisaltellamento dello stesso tipo presente sulla RC212V 800cc MotoGP. Questa unità garantisce una trasmissione della potenza ottimale, con cambi di marcia molto fluidi e una confortevole sensazione di leggerezza sulla leva. Nella fase critica di ingresso in curva – quando il pilota frena e scala le marce per impostare la traiettoria – la frizione antisaltellamento della Fireblade rende l'azione più lineare, diminuendo efficacemente la coppia frenante del motore sulla ruota posteriore, evitando che quest'ultima perda il contatto con il suolo, in modo da evitare scompensi di assetto e migliorare così il tempo sul giro.

4. Colorazioni

La CBR1000RR 2013 sarà disponibile in due nuovi colori.

- **New!** Tricolour
- **New!** Repsol



5. Storia del Modello

Nel novembre 1991 Honda svelò al mondo la CBR900RR: la moto che avrebbe rivoluzionato il mondo delle Super Sport. Dall'arrivo della prima Superbike, la CB750, oltre vent'anni prima, erano cambiate tante cose. La rigidità della ciclistica, le prestazioni dei motori a quattro cilindri e l'alto livello delle sospensioni avevano tutti conosciuto un'evoluzione importante, ma i modelli Super Sport erano al tempo stesso diventati più pesanti. Un team Honda dedicato, che lavorava sotto la guida di Tadao Baba, sapeva che esisteva un'altra strada. Riducendo la mole e il peso della moto era possibile ottenere maggiore velocità usando meno potenza. Questa concezione, inoltre, avrebbe consentito prestazioni in frenata e una gestione delle curve che le rivali non avrebbero potuto fronteggiare. L'idea era quindi quella di realizzare una moto estremamente reattiva, pensata per le gare ma che si adattasse perfettamente all'uso su strada. Il lancio della CBR900RR Fireblade cambiò per sempre il mondo delle Super Sport.

La CBR900RR è rimasta la moto di riferimento per tutti gli anni '90 e fino ai primi anni del nuovo millennio. Questo risultato è stato possibile grazie ad un'attenta evoluzione, al continuo sviluppo di nuove tecnologie e a una dedizione assoluta verso quel concetto di "controllo totale" che aveva reso tanto famosa la CBR900RR originale. La capacità del motore è stata gradualmente aumentata da 893cc a 919cc e quindi fino a 929cc e 954cc, facendo ogni volta corrispondere alla maggiore cilindrata un elevato livello di migliorie al telaio, ai freni e alle sospensioni.

La nascita della classe MotoGP che nel 2002 introdusse le quattro tempi da 990cc e le modifiche del 2004 al regolamento del World Superbike che innalzarono la cilindrata a 1000cc, segnarono entrambi l'evoluzione della Fireblade nel nuovo secolo. Il risultato fu una moto integralmente nuova che innalzò l'esperienza Super Sport a nuovi livelli: nacque la CBR1000RR Fireblade.

Lanciata nel 2004, la CBR1000RR mostrò subito il meglio di sé. Era infatti il risultato di una concezione di guida pura come quella che aveva animato la prima Fireblade: "il gioiello con il DNA delle moto da gara Honda, la RR più forte di sempre". Il nuovo motore da 998cc con prestazioni così potenti rispetto alla sua leggerezza e compattezza, consentì al team di sviluppo di raggiungere un altro obiettivo chiave: la centralizzazione della massa. Il peso concentrato della moto consentiva un miglioramento della stabilità e della manovrabilità. Ma non era tutto qui. La sospensione posteriore con leveraggio Pro-Link garantiva una tenuta di strada eccezionale. Il sistema di scarico alto e centrale, con il silenziatore sotto la sella, ottimizzava ulteriormente la distribuzione del peso. La carenatura minimalista riduceva a sua volta la resistenza aerodinamica prevenendo le perdite di stabilità alle alte velocità. Infine, la prima generazione dell'ammortizzatore di sterzo elettronico Honda (HESD) offrì una gestione sicura dello sterzo alle alte velocità e un'ottima manovrabilità alle basse velocità.

Nel 2008, una CBR1000RR totalmente riprogettata offrì nuove soddisfazioni al mondo Super Sport. Più compatta, potente e sofisticata del modello precedente, la nuova Fireblade sposò anch'essa la causa della centralizzazione della massa, riducendo ulteriormente le forze d'inerzia per un'agilità superiore. Il risultato fu un modello 1000cc che non restava indietro nemmeno rispetto alle 600cc, perfino sui tornanti o nei circuiti stretti e tecnici. Questa generazione di CBR1000RR inaugurò inoltre nuove tecnologie. La frizione antisaltellamento consentiva una scalata di marcia lineare, con una stabilità e un piacere di guida superiori, mentre dal canto suo il sistema "ABS combinato" Honda a controllo elettronico, introdotto con la CBR1000RR del 2009, fu il primo sistema antibloccaggio appositamente sviluppato per le estreme decelerazioni dei modelli Super Sport.

Oggi, a 20 anni dal lancio della prima CBR900RR Fireblade, Honda ha portato ancora oltre la concezione delle Super Sport ad alte prestazioni con la CBR1000RR YM2012/13, una moto che rinnova con stile il ventennale successo della Fireblade.

L'evoluzione di una leggenda

1992-1995: CBR900RR Fireblade (893cc)

Sviluppata inizialmente come modello da 750cc, la prima CBR900RR combinava la potenza dei suoi 893cc con uno chassis ultraleggero e una geometria della ciclistica aggressiva: un'autentica rivoluzione che avrebbe all'istante trasformato la Fireblade in una leggenda.



1996-1999: CBR900RR Fireblade (919cc)

Una significativa evoluzione del modello precedente. Il più potente motore da 919cc (alesaggio maggiorato di 1 mm) in associazione a uno chassis più sofisticato, consentiva prestazioni ancora superiori.



2000-2001: CBR900RR Fireblade (929cc)

La prima Fireblade con la tecnologia PGM-FI per l'iniezione elettronica. Questa CBR900RR da 929cc era dotata di uno chassis interamente rinnovato. Quest'ultimo aveva infatti il forcellone infulcrato nel lato posteriore del carter con vantaggi in termini di peso e compattezza.



2002-2003: CBR900RR Fireblade (954cc)

Più leggera e potente rispetto al modello da 929cc, la nuova Fireblade 954cc aveva anche uno chassis e un forcellone più rigidi, pedane più alte per raggiungere maggiori inclinazioni in curva, e una carenatura più aerodinamica. Il risultato furono prestazioni sbalorditive sia su strada che su circuito.



2004-2005: CBR1000RR Fireblade (998cc)

Ispirata alla Honda RC211V da 990cc vincente in MotoGP, la CBR1000RR presentò una vasta serie di innovative tecnologie che posero la Fireblade nuovamente all'avanguardia. Tra le caratteristiche principali il potente motore da 998cc, la prima generazione dell'ammortizzatore di sterzo elettronico HESD e la sospensione posteriore con leveraggio Pro-Link.



2006-2007: CBR1000RR Fireblade (998cc)

Superiore in leggerezza, potenza e agilità rispetto al modello precedente, grazie a un forcellone più leggero, un nuovo assetto delle sospensioni e un nuovo sistema di scarico, la nuova CBR1000RR è stata un esempio calzante di ricerca della perfezione che ha sempre animato i progettisti della Fireblade.



2008-2011: CBR1000RR (999cc)

Uno styling interamente rinnovato, avvolto intorno a un telaio pressofuso più leggero e a un motore più potente con una corsa più corta, permisero alla prima Fireblade da 999cc di portare il concetto di centralizzazione della massa ancora oltre. La nuova CBR1000RR introdusse lo scarico basso al posto del silenziatore sotto la sella e la frizione antisaltellamento, apportando ulteriori miglioramenti dinamici in stabilità, in frenata e in ingresso di curva.



2012: CBR1000RR (999cc)

Il modello del ventesimo anniversario valorizza ancora l'eredità del concetto di "controllo totale".



6. Accessori disponibili a richiesta

La CBR1000RR Fireblade è personalizzabile con una vasta gamma di accessori originali Honda.

Parafango posteriore a filo ruota

Un parafango verniciato che protegge l'ammortizzatore posteriore dagli spruzzi e dallo sporco sollevati dalla ruota, accentuando al contempo il look elegante e sportivo della CBR1000RR. Realizzato in unico pezzo è disponibile in tinta con la livrea per una linea sportiva perfettamente integrata.

Accessori in fibra di carbonio

Una gamma di accessori in fibra di carbonio valorizzano la CBR1000RR con un meraviglioso appeal sportivo, sottolineandone la tradizione di gara.

Il parafango a filo ruota in fibra di carbonio è basato sull'unità montata sulla Repsol Honda RC212V MotoGP e presenta il logo Honda Racing. Un numero ottimizzato di strati di carbonio garantisce un perfetto bilanciamento fra peso e durata nel tempo.

Anche per l'avantreno è disponibile un parafango in fibra di carbonio che, grazie al logo Honda Racing, ricorda il nobile pedigree della CBR. Le estremità sono arrotondate e la finitura è di grande raffinatezza.

Un set di copricarter di alta qualità in fibra di carbonio proteggono il motore. Un coperchio composito sulla sinistra e sulla destra evita danni coprendo anche il carter frizione e l'eleganza è assicurata dal logo Honda Racing.

Coprisella

Per dare alla CBR1000RR Fireblade 2013 un look ancora più sportivo, è disponibile un coprisella monoposto che definisce in maniera ancora più aggressiva la linea. Sostituisce il sellino di serie del passeggero e offre sempre un facile accesso al vano sottostante. Disponibile in 3 diverse colorazioni e con il famoso logo Honda Racing, offre un'immagine che sintetizza le alte prestazioni della moto.

Parabrezza rialzato

Un parabrezza alto e oscurato – di 27 mm più alto rispetto a quello di serie – esalta l'aspetto dinamico della CBR1000RR in piena conformità con le normative europee per l'omologazione. Il parabrezza è perfettamente integrato con il cupolino e studiato per rispettare l'ergonomia della moto, anche in termini di visuale, guidabilità e manovrabilità. E per sottolineare ulteriormente la tradizione racing della nuova Fireblade, è presente anche in questo caso il logo Honda Racing.

Altri accessori per la CBR1000RR:

- Allarme Avertò
- Serie di protezioni per il tappo carburante e il serbatoio
- Confortevole sella "E-cushion"
- Cavalletto posteriore per manutenzione
- Due teli coprimoto per interni e uno per esterni
- Borsa serbatoio
- Set adesivi ruote
- Carica batterie Honda OptiMate 5
- Set protezioni antigraffio per carenatura

La garanzia Honda

Acquistando gli accessori originali Honda, il cliente ha la garanzia che le parti disponibili per la CBR1000RR saranno perfette in quanto sviluppate unitamente al modello. Tutti i componenti sono sottoposti ai severi controlli Honda per garantire il pieno rispetto degli standard di qualità del costruttore, ragione per cui sono offerti con due anni di garanzia Honda.

7. Caratteristiche tecniche – CBR1000RR Fireblade (tipo ED)

MOTORE

Configurazione	4T, 4 cilindri in linea, 16 valvole (DOHC), raffreddato a liquido
Cilindrata	999,8 cc
Alesaggio x Corsa	76 x 55,1 mm
Rapporto di compressione	12,3 : 1
Potenza massima	131 kW (178 CV) a 12.000giri/min (95/1/EC)
Coppia massima	112 Nm a 8.500 giri/min (95/1/EC)

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica PGM-DSFI (Programmed Dual Sequential Fuel Injection)
Diametro corpi farfallati	46 mm
Filtro aria	Di carta, a secco, del tipo a pannello
Capacità serbatoio carburante	17,7 litri
Consumo carburante	5,57 L/100 km (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	12V/6AH
Fari	12V; 55W × 1 (anabbagliante) / 55W × 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

Configurazione	Romboidale; a doppio trave in alluminio pressofuso
----------------	--

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.077 mm x 685 mm x 1.135 mm
Interasse	1.407 mm
Inclinazione canotto sterzo	23° 18'
Avancorsa	96,3 mm
Raggio di sterzata	3,2 m
Altezza sella	820 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in ordine di marcia	200 kg (A: 52,5%; P: 47,5%) Versione C-ABS, 211 kg (A: 51,7%; P: 48,3%)

SOSPENSIONI

Configurazione	Anteriore Forcella telescopica rovesciata del tipo BPF con steli da 43 mm, regolabile nel precarico, in compressione e ritorno, escursione 120 mm
	Posteriore Ammortizzatore del tipo 'Balance Free Rear Cushion' regolabile nel precarico, in compressione e ritorno, corsa 62 mm

RUOTE

Configurazione	Anteriore	In alluminio pressofuso, a 12 razze
	Posteriore	In alluminio pressofuso, a 12 razze
Cerchi	Anteriore	17 x MT3.50
	Posteriore	17 x MT6.00
Pneumatici	Anteriore	120/70-ZR17M/C
	Posteriore	190/50ZR17M/C
Pressione pneumatici	Anteriore	250 kPa
	Posteriore	290 kPa

FRENI

Configurazione	Anteriore	Doppio disco da 320 x 4,5 mm con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco da 220 x 5 mm con pinza a pistoncino singolo e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

* Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a numerosi altri fattori.