

2002

FIREBLADE
PRESSEINFORMATION

Einleitung

Ihr Debüt gab die Fireblade mit einem technologischen Paukenschlag Donnerschlag 1992, als sie die Super-Sport-Welt mit einer bis dahin unbekanntem Kombination aus kompakten Abmessungen, geringem Gewicht und atemberaubender Leistung in ihren Bann zog. Seit diesem Blitzstart ist sie durch unzählige Täler und Kurven, viele Hügel und Autobahnen hinauf und herunter gedonnert - immer auf der Ideallinie zum ultimativen Fahrvergnügen.

Getreu ihrer beiden Maximen „Light Makes Right“ und „Total Control“ bietet die Fireblade in ihrem elften Modelljahr weitere Verbesserungen in allen Bereichen, die sie zu einer der am meisten verkauften Einliter-Maschine aller Zeiten gemacht haben. Durch die intelligente Kombination minimaler Abmessungen, Masse und Reibung mit maximaler Effizienz, Leistung und Beherrschbarkeit entwickelt sie nun ihr bisher größtes Leistungspotenzial.

Während sie im wesentlichen ihren bisherigen Entwicklungsgrundsätzen treu bleibt, ermutigt die sechste Generation der Fireblade zur sportlichen Fahrweise ohne dass dabei ihre Alltagstauglichkeit auf der Strecke bleibt. Wenn Fahrer und Maschine bei Spritztouren über kurvige Gebirgsstrecken oder sich sanft durch die Landschaft schlängelnde Asphaltbänder eins werden, ist Fahrspaß pur angesagt.

„Optimized Control“ lautet das Leitthema der neuen Fireblade. Es steht für das vollkommene Fahrerlebnis, das durch noch mehr Fahrspaß und ein noch höheres Maß an souveräner Kontrolle erzielt wird. Die neue Fireblade ist leichter, aufregender und, erstaunlicherweise, noch leichter zu beherrschen als je zuvor.

Entwicklungskonzept

Ihr dynamischer neuer Look ist das Ergebnis gezielter Weiterentwicklungen und Verbesserungen auf der Suche nach einer noch aggressiveren und vollkommeneren Synthese aus geringem Gewicht und schlanken Proportionen für eine noch bessere Balance zwischen Spitzenleistung und absoluter Kontrolle. Als weitere Verfeinerung der Maschine des Modelljahrs 2000, die sich ohnehin schon stark von allen früheren Modellgenerationen abhob, verbindet die neue Fireblade grundlegende Änderungen in der Optik mit wesentlichen Modifikationen im Motor- und Fahrwerksbereich, die ihr den Charakter einer ausgeglicheneren Sportmaschine verleihen, die sich auch von Aufsteigern in diese Klasse problemlos „erfahren“ lässt. Und für alle, die in puncto Leistung nie genug bekommen können, ist sie wie alle ihre Vorgänger noch agiler und spontaner im Ansprechverhalten.

Die gezielten Modifikationen für die sechste Generation der Fireblade umfassen:

Überarbeitung des Motors durch:

- Eine 1 mm größere Bohrung
- Eine höhere Verdichtung (11,5 : 1 statt 11,3 : 1).
- Besseres Ansprechverhalten im unteren bis mittleren Drehzahlbereich.
- Kräftigerer Durchzug über das gesamte Drehzahlband mit sauberer Leistungsentfaltung bis in den Höchstdrehzahlbereich.
- Eine deutliche Verbesserung des Leistungsgewichts durch eine Reduzierung des Gewichts um 2 kg.
- Spielerischeres und leichteres Handling.

Sicherlich kann man größere, leistungsfähigere und schnellere Sportmaschinen bauen. Aber auch wenn Spitzengeschwindigkeit und -leistung eine wichtige Rolle spielen, so entscheiden sie nicht allein über das ultimative Super-Sport-Fahrerlebnis. Denn wie will man die Fahrt richtig genießen, wenn kleine Details sich mit steigender Geschwindigkeit und Fahrdauer zu großen Störfaktoren entwickeln. Es gibt daher nur einen Weg zu vollkommenem Fahrvergnügen: das perfekte Gleichgewicht zwischen allen Einflussfaktoren von der Motorleistung über das Ansprechverhalten und Handling bis hin zur Sitzposition und vor allem der Souveränität, die einem die Maschine bei jeder Bewegung verleiht. In diesem Punkt hat die Fireblade schon immer brilliert. Sie kombiniert exzellente Leistung mit so zuverlässiger Kontrolle, dass man ihr schon nach wenigen Kilometern voll und ganz vertraut. Sie spornt einen zu immer größerem Fahrspaß an, ohne dabei jedoch seine Grenzen zu überschreiten.

Farbkonzept

Jede Wölbung und jedes Detail ihrer neuen schlanken Verkleidung trägt unverkennbar die Handschrift von Honda. Unterstrichen wird dies noch durch die von den jüngsten Honda-Werksrennmaschinen übernommenen und schon von anderen Super-Sport-Modellen des Herstellers bekannten Farbvarianten. Im Sinne eines einheitlicheren internationalen Auftritts präsentieren sich das amerikanische und das europäische Modell erstmals im gleichen Design. Dieses nimmt die dynamische Linienführung des Honda-Flügels auf, der sich über die Flanken nach hinten erstreckt und durch ein neues Fireblade- und RR-Logo betont wird. Das CBR-Logo thront gut sichtbar auf der neuen Heckverkleidung der Fireblade.

Zu den drei Farbvarianten der Fireblade zählen Schwarz mit Rot, was ihre Zugehörigkeit zur Superbike-Rennfamilie des „Meistermachers“ HRC herausstellt. Blaumetallic auf weißem Grund verleiht ihr einen sportlich-urbanen Charakter, während schimmerndes Perlmuttergelb mit Blau die atemberaubende Leistung der neuen Fireblade unterstreicht.

Farben

- **Winning Rot (mit Schwarz)**
- **Ross Weiß (mit Lapis Blaumetallic)**
- **Pearl Flash Gelb (mit Lapis Blaumetallic)**

Stylingkonzept

Auch im Modelljahr 2002 bewahrt die Fireblade ihre immer schon sehr eigenständige Identität. Ihre Proportionen wirken jedoch leichter und rassistischer als je zuvor. Zu den wesentlichen Änderungen gehören eine aggressivere, stärker abgewinkelte Frontverkleidung, die weiter nach unten gezogen wurde, und eine leichtere und schlankere Heckverkleidung, die die Fireblade durch den größeren Abstand zum Hinterrad so wendig wie eine Rennmaschine erscheinen lässt. Mit Ausnahme des vorderen Schutzbleches ist die gesamte Verkleidung vollkommen neu und auf maximale Geschwindigkeit und optimale Funktion ausgelegt.

Durch die stärker abgewinkelte und weiter nach unten gezogene Frontverkleidung wirkt die Fireblade kompakter und aggressiver, während der stechende Blick ihrer neuen Scheinwerfer ihre extreme Sportlichkeit unterstreicht. Eine neu entwickelte Seitenverkleidung aus einem Guss ersetzt die bisherige zweiteilige Konstruktion. Zusätzlich betonen stärker abgewinkelte Luftschlitze und Ecken diese leichtere und sauberere Lösung.

Auch vor der Form des Kraftstofftanks machte das Streben nach Perfektion nicht Halt. An der Linienführung des harmonisch in die Verkleidung integrierten Tanks hat sich nicht viel geändert, wohl aber an seinen Abmessungen. Sowohl Höhe als auch Länge des jetzt tiefer im Rahmen liegenden Tanks wurden um je 10 mm reduziert. Hierdurch rückt der Fahrer näher an den Lenkkopf, was das Handling und die Kontrolle über die Maschine verbessert. Nicht nur, um die hierdurch entstandenen Kapazitätseinbußen auszugleichen, erstreckt sich der Tank jetzt zwischen den Rahmenrohren weiter nach hinten. Denn gleichzeitig verbesserte sich so die Massenzentralisierung. Für ein vollkommeneres Gesamtbild schmiegt der

Tank sich jetzt hinten besser an die Rahmenrohre an und geht sauber in den Sitz über.

Die neue schlanke und leichte Heckverkleidung der Fireblade scheint quasi über dem Hinterrad zu schweben. Ein Eindruck, der durch das neue, eng anliegende Schutzblech noch verstärkt wird. Öffnet man das Sitzbankschloß, springt der abschließbare Soziussitz durch die gefederten Scharniere automatisch auf und gibt den Blick auf ein praktisches Staufach frei, in dem neben einem Bügelschloss noch weitere Kleinigkeiten Platz finden.

Beleuchtung und Elektronik

Der neue schmale Multirefektor-Dreifachscheinwerfer der Fireblade verleiht der Frontverkleidung ihren drohenden Blick. Ein zentraler Abblendscheinwerfer, eingerahmt von zwei hellen Fernscheinwerfern, erhellt selbst die dunkelste Nacht.

Die schlankere und kompaktere Instrumentengruppe hinter der Frontverkleidung wirkt zwar auf den ersten Blick unverändert, ist jedoch deutlich kleiner und leichter geworden. Neben dem mittig platzierten großen analogen Drehzahlmesser umfasst sie eine große digitale LCD-Anzeige mit Tachometer, Kilometerzähler, Kühlmitteltemperaturanzeige und Uhr. Eine Tankreserveanzeige und die LED der H.I.S.S.-Diebstahlsicherung vervollständigen das Bild.

Sparsamer Kraftstoffverbrauch spielt immer eine Rolle, egal ob es sich um einen Tourer, eine kleine Straßenmaschine für den Weg zur Arbeit oder einen Super-Sportler handelt. Eine neue Anzeige informiert daher laufend über den aktuellen Kraftstoffverbrauch und erinnert so dezent an den Zusammenhang zwischen der Fahrweise und dem Kraftstoffverbrauch.

Hinten mündet die glatte Linienführung der leicht wirkenden Heckpartie jetzt in ein neues High-Tech-Rücklicht. Während der Charakter des typischen Doppelrücklichts bewahrt wurde, ersetzen helle LEDs die sperrigeren Glühlampen. Kleiner und schlanker ausgeführt sind auch die Blinker, die durch ihr kantiges Design die sportlichen Ambitionen der Fireblade unterstreichen. Eine leichtere und kompaktere Lichtmaschine versorgt die Lichtanlage und Elektronik der Fireblade zuverlässig mit Strom.

Motor

Seit ihrer Einführung 1992 gilt die Fireblade als Maßstab in der Klasse der Sportbikes. Mit ihrem leichten, kompakten Reihenvierer und seiner atemberaubenden Leistung und Beschleunigung bereitete die Fireblade den Weg für die leichten Super-Sport-Maschinen, die heute das Straßenbild dominieren. Und mit jeder neuen Generation wurden das Leistungspotenzial und Ansprechverhalten des Fireblade-Triebwerks im Sinne einer „Total Control“ weiter optimiert.

Durch eine 1 mm größere Bohrung (jetzt 75 mm) wuchs der Hubraum um 25 cm^3 auf 954 cm^3 . Alle anderen Abmessungen einschließlich des Hubs und der Zylinderneigung blieben unverändert. Trotz der größeren Bohrung konnte das Gewicht der Kolben und Kolbenbolzen deutlich reduziert werden. So vermied man die häufig mit einer solchen Hubraumerhöhung verbundenen stärkeren Vibrationen und zusätzliche Belastung. Mit Hilfe von CAE (Computer-Aided Engineering) überarbeiteten die Ingenieure außerdem die Pleuellwelle und das Pleuellgehäuse, um auch hier Reibung und Masse zur weiteren Optimierung der Leistung und des Ansprechverhaltens des Motors zu reduzieren. Ein auf die Pleuellunterseite gerichteter Ölstrahl kühlt die größeren und leichteren Pleellen.

Zusätzlich tragen Details wie die neuen Neodymmagneten im Startermotor zur weiteren Verkleinerung und Gewichtsreduzierung bei und verbessern so das Leistungsgewicht der Fireblade.

Einspritzsteuerung der nächsten Generation

Zur Optimierung des Ansaugvorganges im Hinblick auf den größeren Hubraum der Fireblade erhöhten Hondas Ingenieure den Drosselklappenquerschnitt von 40 mm auf 42 mm. Neu gestaltete

Öffnungsquerschnitte in den elektronischen Einspritzventilen sorgen für eine feinere Zerstäubung und damit für eine schnellere und effizientere Verbrennung über das gesamte Drehzahlband. Wie bisher gewährleistet das in den Luftfilter und die Abgasanlage integrierte Honda Variable Intake/Exhaust Control System (H-VIX) durch die Steuerung der Luftzufuhr eine optimale Leistungsabgabe über den gesamten Drehzahlbereich, wobei das Honda Titanium Exhaust Valve (H-TEV) durch Ändern der Auspuffkrümmerverbindung bei hohen Motordrehzahlen eine scheinbar explosive Leistungsabgabe sicherstellt.

Die neue PGM-FI-Steuereinheit der Fireblade erreicht durch einen größeren Speicher und neu programmierte Kennfelder wesentlich höhere Verarbeitungsgeschwindigkeiten als die bisherige Lösung. Im Zusammenspiel mit den neuen Einspritzventilen erzielt sie so eine verzögerungsfreie Reaktion auf kleinste Drosselklappenänderungen und somit ein schnelleres und präziseres Ansprechen. Insgesamt ließen sich durch diese Änderungen die Leistungsabgabe um ganze 3 PS steigern und das Ansprechverhalten deutlich verbessern. In Kombination mit der Gewichtsreduzierung um 2 kg bietet die Fireblade jetzt ein wesentlich besseres Leistungsgewicht für noch kräftigeres Beschleunigen und noch mehr Fahrspaß.

Neue Titanauspuffanlage

Praktisch unverändert vom aktuellen Modell übernommen hat man die erstaunlich leichte und perfekt abgestimmte Titanauspuffanlage der Fireblade. Wie gehabt, sorgt hier das Honda Titanium Exhaust Valve (H-TEV) zusammen mit dem Honda Variable Intake/Exhaust Control System (H-VIX) für eine kräftige Leistungsabgabe über den gesamten Drehzahlbereich. Neu dagegen ist der ultraleichte Schalldämpfer aus Titan mit braungrauem Finish und

gerändelten Abschlussstücken in hochwertiger Optik. Zur Minimierung des Schadstoffausstoßes besitzt das deutsche Modell außerdem einen Katalysator.

Weitere Neuerungen

Die höhere Leistungsabgabe erforderte auch eine Überarbeitung des Kühlsystems. Ein breiterer Kühler und modifizierte Kühlkanäle gewährleisten einen besseren Kühlerwirkungsgrad für stabileren Betrieb bei hoher Belastung durch sportliches Fahren. Während das Getriebe im Wesentlichen unverändert blieb, wurde durch die gezielte Verbesserung einzelner Komponenten ein saubereres und exakteres Schaltgefühl erzielt.

Fahrwerk

Einen Namen hat sich die Fireblade für ihre kompromisslose Mischung aus Kraft und Leistung gemacht, die ein breites Spektrum an Fahrern voll genießen kann. Und auch wenn ihr leichter und leistungsfähiger Motor immer eine zentrale Rolle gespielt hat, so kommen seine feurigen Qualitäten erst durch das entsprechende Fahrwerk so richtig zur Geltung.

Das neue Chassis der Fireblade basiert auf dem bewährten Aluminium-Doppelrohrrahmen. „Weniger ist mehr“ lautet nach wie vor das Motto dieser leichten und steifen Konstruktion, die ganz und gar auf Spitzenleistung ausgelegt ist. Auch wenn sich am grundlegenden Konzept wenig geändert hat, haben sich doch durch eine Reihe von Detailoptimierungen das Handling und die Fahreigenschaften der Fireblade insgesamt noch weiter verbessert.

Zunächst wurde die Stärke des Steuerkopfes leicht modifiziert, um seine Torsionssteifigkeit deutlich zu verbessern. Die gewichtsreduzierten, umgestalteten hinteren Leichtmetallgussteile erhielten neu positionierte Aufnahmen für das schlankere Rahmenheck der Fireblade, das durch seine leichtere Optik ihr immenses Leistungspotential betont.

Neue hintere Stoßdämpferaufnahme

Komplett überarbeitet wurde ebenfalls die obere Aufnahme des hinteren Stoßdämpfers. Anders als bei konventionellen Konstruktionen sitzt bei der neuen Aufnahme der gesamte obere Teil des Stoßdämpfergehäuses in einer größeren Öffnung hinten im Rahmen, wo es durch zwei verstellbare Muffen gesichert wird. So lässt sich die Bodenfreiheit ohne Auswirkungen auf den Federweg und andere Einstellungen verstellen.

Neue, rennerprobte Schwinge

Vielleicht die eindrucksvollste Änderung am Chassis und der Radaufhängung der neuen Fireblade ist die gewaltige neue Schwinge. Diese auf der neuesten Werksrenntechnologie von HRC basierende Konstruktion verbindet ein mächtiges kastenförmiges Pressteil auf der rechten Seite mit einem neuen Element im Yagura-Design auf der linken Seite. Durch ihre extreme Steifigkeit hält diese massive Schwinge selbst Rennbelastungen stand. Gleichzeitig ist sie durch ihre dünneren Wandstärken erstaunlicherweise 300 g leichter als ihre schmalere Vorgängerin.

Wie oben bereits erwähnt, wurde die obere Dämpferaufnahme der Pro-Link-Hinterradaufhängung ebenfalls grundlegend geändert. Durch weitere Optimierung der Materialstärken des um die Schwingenaufnahme greifenden Gussteils der „Semi-Pivotless“-Konstruktion konnte gleichzeitig die Torsionssteifigkeit verbessert werden.

Auch vor den Felgen der Fireblade machte die Gewichtsreduzierung nicht halt. Durch kompaktere Naben in Kombination mit neuen Öffnungen in den Naben und schmalere Hohlspeichen gelang eine weitere Reduzierung der ungefederten Massen um fast 300 g. Zusammen mit der leichteren Schwinge leistet dies ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der ungefederten Massen und damit zu einem agileren und präziseren Handling bei besserer Kontrolle.

Bis auf eine leichte Modifizierung der Einstellungen praktisch unverändert blieben die leistungsfähige Upside-Down-Gabel sowie die erstklassigen Scheibenbremsen mit 4-Kolbenbremszangen vorn und Doppelkolbenbremszangen hinten, die wie bisher mit bewährten Sintermetallbelägen auf leichte, große Bremsscheiben greifen.

Ausstattung

Honda Ignition Security System (H.I.S.S.)

Ausgestattet mit der neuen H.I.S.S.-Diebstahlsicherung lässt sich die Fireblade nur mit den beiden Originalschlüsseln starten. Da das Honda Ignition Security System die Maschine über die elektronische Steuerung der Zündanlage sperrt, ist sie auch durch Kurzschließen oder Austauschen des Zündschlosses nicht zu starten. So wird wirkungsvoll verhindert, dass Unbefugte einfach aufsitzen und wegfahren.

Wie bei der CBR1100XX Super BlackBird verfügt das System zusätzlich über eine rote LED in den Anzeigeelementen, die zur optischen Abschreckung potentieller Langfinger 24 Stunden lang unablässig blinkt. Anschließend schaltet sie sich automatisch ab, die Diebstahlsicherung bleibt jedoch vollständig aktiviert. Ein großer rautenförmiger H.I.S.S.-Aufkleber auf dem Kraftstofftank weist gut sichtbar auf die Ausstattung der Maschine mit dieser wirkungsvollen Diebstahlsicherung hin.

Zubehör

Auch für die Fireblade bietet Honda Access Corporation spezielles Originalzubehör, das ihre Gesamtleistung noch weiter verbessert. Unter anderem erhältlich sind:

- Eine höhere Verkleidungsscheibe für größere Fahrer und mehr Komfort bei hohen Geschwindigkeiten.
- Eine gegen den Soziussitz austauschbare Sitzabdeckung, die das Leistungspotential der Fireblade optisch noch besser zur Geltung bringt, ohne den Zugriff auf das Staufach unter dem Sitz zu erschweren.
- Eine auf Bewegung und Vibrationen reagierende Alarmanlage, die sich lautstark bemerkbar macht, wenn sich jemand unbefugt an der Maschine zu schaffen macht.

Technische Daten

FIREBLADE (ED-Typ)

| | |
|------------------------|---|
| Motor | Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 16 Ventile |
| Bohrung × Hub | 75 × 54 mm |
| Hubraum | 954 cm ³ |
| Verdichtung | 11,5 : 1 |
| Gemischaufbereitung | Elektronische Kraftstoffeinspritzung |
| Max. Leistung | 111 kW/11.250 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Max. Drehmoment | 105 Nm/9.500 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Zündung | Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit Zündkennfeld |
| Starter | Elektrostarter |
| Getriebe | 6 Gänge |
| Endantrieb | O-Ring Kette |
| Abmessungen (L×B×H) | 2.065 × 680 × 1.125 mm |
| Radstand | 1.400 mm |
| Sitzhöhe | 815 mm |
| Bodenfreiheit | 130 mm |
| Tankinhalt | 18 Liter |
| Felgen | Vorn 17 x MT3.50 Aluminiumgussfelgen mit drei Speichen Hinten 17 x MT6.00 Aluminiumgussfelgen mit drei Speichen |
| Bereifung | Vorn 120/70ZR17 (58W) Hinten 190/50ZR17 (73W) |
| Radaufhängung | Vorn 43-mm-Ø-Upside-Down-Teleskopgabel mit HONDA-Multi- Action-System (H.M.A.S.), mit einstellbarer Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, 120 mm Federweg Hinten Schwinge mit Pro-Link-System, H.M.A.S.-Federbein mit 13fach einstellbarer Vorspannung und stufenlos einstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, 120 mm Federweg |
| Bremsen | Vorn 330-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben- bremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten 220-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Einkolben- bremszange und Sintermetallbremsbelägen |
| Trockengewicht | 168 kg |

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen.
Änderungen vorbehalten.