

2002

CB900F

HORNET 900

PRESSEINFORMATION

Einleitung

So genannte „Naked Bikes“ erfreuen sich in Europa in den letzten Jahren ständig steigender Popularität. Dabei werden sie für nahezu alle Einsatzzwecke genutzt, für die tägliche Fahrt zur Arbeit ebenso wie für sportliches Touren. Angeführt wird diese Kategorie von der Honda Hornet bzw. Hornet-S, die sich dank ihres charakteristischen Stylings, ihrer satten Leistungsabgabe und ihrer hochwertigen Verarbeitung in ihrer Hubraumklasse zu den verkaufstärksten Modellen in Europa entwickelt haben.

Die Wurzeln dieser Maschinen liegen in Japan, wo die Hornet 250 mit ihrer revolutionären Optik 1996 für Furore sorgte. Mit ihrer markanten Optik und den breitesten Sportreifen, die man in ihrer Klasse je gesehen hatte - und die sie direkt von der CBR900RR Fireblade übernommen hatte - zog die erste Hornet weltweit die Blicke auf sich. Ihr folgte 1998 die speziell für den europäischen Markt entwickelte Hornet 600, die sofort begeisterten Anklang fand. Mit eindrucksvoller Leistung, ausgezeichnetem Handling bei niedrigem Gewicht und einer schlanken Linienführung eroberte sie Europa im Sturm. Ihre kompakte Fahrwerkskonfiguration entsprach weitgehend dem 250er Modell, angetrieben wurde sie jedoch von einer leicht modifizierten Version des Motors, der schon die berühmte CBR600F auf der Straße und der Rennstrecke befeuert. Angesichts der großen Popularität wurde schon bald der Ruf nach einem noch hubraumstärkeren Modell laut. Man wünschte sich dasselbe niedrige Gewicht, charakteristische Design und die kompakten Proportionen, dazu jedoch einen leistungsstärkeren Motor - wie beispielsweise den der legendären CBR900RR Fireblade.

Mit der neuen Hornet 900 trägt Honda diesem Wunsch Rechnung. Auch mit dem größeren Motor bleibt die Hornet 900 ihren Streetfighter-Qualitäten

treu und überzeugt mit den bewährten spielerischen Handlungseigenschaften einer 600er. Mit ihrer dynamischen Leistung und ihrem agilen Handling wird dieses kraftvolle und gleichzeitig gewichtsarme „Super Naked Bike“ wie seine kleinere Schwester Europa im Sturm erobern.

Entwicklungskonzept

Nachdem sich die Hornet 600 und ihre halbverkleidete Schwester Hornet-S in Europa mittlerweile fest etabliert haben, war es nur ein logischer Schritt, dieses Erfolgskonzept in eine höhere Hubraumklasse auszudehnen. Der neuen Hornet 900 lag dabei im Wesentlichen die Idee zugrunde, das „Super Naked“-Konzept stärker auf die Fahrer auszurichten, die ihre Maschine nicht so häufig auf Autobahnen, sondern auf kurvenreichen Landstraßen fahren - etwa so wie die CB900F Mitte der achtziger Jahre. Und welcher Motor eignete sich da besser als das legendäre Triebwerk des beliebtesten Honda-Supersportlers, der CBR900RR Fireblade?

Umfragen unter Motorradfahrern ergaben, dass sie sich im Allgemeinen bei einer Leistung zwischen 90 und 110 PS (bzw. 66 und 81 kW) am wohlsten fühlen, insbesondere auf kleineren und leichteren Maschinen wie der geplanten Hornet. Wichtiger als die absolute Spitzenleistung ist ihnen dabei das Gefühl satten Drehmoments und spontaner Beschleunigung beim kleinsten Dreh am Gasgriff.

Ein weiteres wesentliches Ziel bei der Entwicklung der neuen Hornet war eine Leistungscharakteristik, die ein sanftes Dahingleiten ermöglicht und gleichzeitig mit einer unmittelbaren und beeindruckenden Drehmomentabgabe aufwartet. Hierzu war eine präzise Abstimmung des Motoransprechverhaltens erforderlich. Man entschied sich daher für das Honda-PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystem, das im Sinne eines kraftvollen und dennoch geschmeidigen Ansprechens auf jede Gasgriffänderung modifiziert wurde. Das Ergebnis ist ein atemberaubendes Fahrvergnügen mit der Leistung einer 1-Liter-Maschine und einem Mittelklasse-Gewicht. Zwar liefert der Motor nicht unbedingt die absolute Spitzenleistung der Big-Bike-Klasse, doch seine satte Drehmomentabgabe im mittleren Drehzahlbereich bringt genau

den richtigen Beschleunigungskick für absoluten Fahrspaß bei gleichzeitig souveräner Beherrschung.

Das Fahrwerk der neuen Hornet basiert weitgehend auf der bewährten Mono-Backbone-Rahmenkonfiguration der Hornet und Hornet-S, wurde jedoch entsprechend der höheren Motorleistung gezielt verstärkt. Der neue Rahmen besticht mit der gleichen „nackten“ Optik, bringt also den elegant geformten Motor optimal zur Geltung und bietet darüber hinaus eine ausgezeichnete Verwindungssteifigkeit und Festigkeit im Sinne zuverlässigen Handlings in allen Fahrsituationen.

Da die „Naked“-Klasse insgesamt von relativ leichten Maschinen dominiert wird, strebte das Entwicklungsteam auch für die große Hornet das niedrigste Gewicht in dieser Klasse an. Ziel war ein Trockengewicht von deutlich unter 200 kg sowie eines der besten Leistungsgewichte. Dieses niedrige Gewicht sorgt in Verbindung mit der kraftvollen Leistung für ein atemberaubendes Gefühl dynamischer Beschleunigung verbunden mit dem leichten Handling einer Maschine mit Mittelklassengewicht. Kurzum: ein rundum begeisterndes Fahrerlebnis.

Das Leitthema für die Entwicklung der neuen Hornet lautete „Naked Innovation“. Auf dieser Grundlage ermittelte das Entwicklungsteam den Begriff „Fahrgefühl“ - im Sinne von „Motorcharakteristik“, „Geräuschentwicklung“ und „Fahrverhalten“ als wichtigstes Kriterium für optimales Fahrvergnügen. Die neue Hornet gibt sich eindeutig nicht zahm und zivilisiert, sondern bietet das aufregende Gefühl durchzugsstarker Beschleunigung sowie einen satten Sound als wohl überzeugendsten Ausdruck ihres enormen Leistungspotenzials. Damit spricht die neue Hornet garantiert alle Sinne an.

Stylingkonzept

Wie ihre Vorgängerinnen, die Hornet 600 und die Hornet 250, besticht auch die neue Hornet 900 durch ihre nackte Optik, die sie gleichzeitig verführerisch und wild erscheinen lässt. Auch sie verfügt über die Hornet-typischen Erscheinungsmerkmale wie eine schlanke Taille und einen muskulös gerundeten Tank; ihre aerodynamische Heckpartie unterscheidet sich aber von der ihrer Schwestern. Sie ist breiter ausgelegt und umschließt zwei „Centre-Up“-Schalldämpfer, die imposant unter dem Sitz hervorragen. Diese Kombination aus schlanken Linien und eindrucksvollem Doppelauspuff bringt das hohe Leistungspotenzial der Maschine unmissverständlich zum Ausdruck.

Mit einem Gewicht von nur 194 kg und ihren kompakten Proportionen ist die Hornet gezielt für leichtes Handling ausgelegt. Ihr niedriger, schlanker Kraftstofftank weist sie auf den ersten Blick als Honda Hornet aus und fasst jetzt satte 19 Liter (gegenüber 16 Litern bei der Hornet 600). Vor dem Tank sitzen die beiden schlichten Rundinstrumente, die alle wichtigen Informationen liefern und auch eine Anzeige für die Honda-H.I.S.S.-Wegfahrsperre umfassen. Die Anzeigeeinstrumente und der Multi-Reflektor-Scheinwerfer werden von einer imposanten Aluminiumhalterung aufgenommen. Am Heck - und dies ist schließlich die Partie, die man am häufigsten von einer fahrenden Hornet zu Gesicht bekommt - ist die große Rückleuchte sauber in die spitz zulaufende Sitzverkleidung integriert. Sportliche Blinker, wie sie auch bei der CBR600F Sport zum Einsatz kommen, runden das Bild ab.

Komfortable Sitzposition

So atemberaubend die Leistung der neuen Hornet 900 auch ist, der Fahrer sitzt stets komfortabel und völlig entspannt. Dies liegt am etwas erhöhten Sitz

(795 statt 790 mm bei der Hornet 600), den weiter nach hinten reichenden Lenkergriffen und den 20 mm weiter vorne platzierten Fußrasten. Damit bietet die Hornet eine perfekte Mischung aus entspanntem Fahrspaß in der Stadt und sportlichem Touringvergnügen für den ganzen Tag. Und da geteilte Freude doppelte Freude ist, wurde auch der Soziussitzbereich auf optimalen Langstreckenkomfort ausgelegt - mit 20 mm nach vorn verlagerten Fußrasten und einem großen, soliden Haltegriff für ganz relaxtes Touren. Unter der abschließbaren Sitzbank befindet sich ein Staufach für ein großes Bügelschloss und andere Kleinigkeiten.

Farbkonzept

Dass die Leistung bei der neuen Hornet 900 ganz eindeutig im Vordergrund steht, signalisieren auch ihre drei klaren Farbvarianten, die einen überzeugenden Eindruck von Kraft und Geschwindigkeit vermitteln.

Dies gilt insbesondere für das temperamentvolle Schwarz, das die sportlichen Ambitionen der Hornet unmissverständlich zum Ausdruck bringt und außerdem höchste Eleganz und Kultiviertheit symbolisiert. Lebendig und modern präsentiert sich die Hornet in Silbermetallic, einer Farbe, die auf europäischen Straßen zunehmend an Popularität gewinnt. Nicht fehlen darf selbstverständlich das attraktive Blau, das gemeinhin mit den schnellsten Naked Bikes von Honda assoziiert wird.

Rahmen und Seitendeckel der Hornet sind in einem matten, fast schwarzen Graumetallic gehalten, das einen attraktiven Kontrast zum glänzenden Finish auf dem Kraftstofftank und der Heckverkleidung bildet. Den kraftvollen Motor bringt dasselbe Mattsilber zur Geltung wie bei der Hornet 600.

Farben

- **Schwarz**
- **Candy-Tahitian-Blau**
- **Iron-Nail-Silbermetallic**

Motor

Der Motor der Hornet basiert auf dem Triebwerk der 1998er CBR900RR Fireblade und wurde speziell für den Einsatz in einem Naked Bike modifiziert. Stärker betont wird dabei sein Durchzugsvermögen und seine Kraft im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich und weniger die Leistung bei Höchstdrehzahl wie im Falle einer echten Super-Sport-Maschine.

Die durchaus dynamische Leistungsabgabe der Hornet bleibt stets „freundlich“ und kultiviert und vermittelt im Vergleich zu einem hochdrehenden Supersportler ein „sanfteres“, volleres Gefühl gebändigter Kraft. Im Vordergrund stehen vor allem ein gutes Ansprechverhalten und Fahrspaß in allen Situationen und weniger die kompromisslose Suche nach absoluter Spitzenleistung.

Die Modifizierungen am ursprünglichen Fireblade-Triebwerk konzentrierten sich vor allem auf Zylinderkopf und Ventiltrieb. Insbesondere war man bemüht, jegliche Verzögerungen beim Ansprechen des Motors schon beim ersten Öffnen der Drosselklappen zu minimieren, so dass insgesamt eine geschmeidigere, linearere Drehmomentabgabe erreicht wurde.

Während der Originalmotor der 1998er Fireblade mit Gleichdruckvergasern mit Flachschiebern ausgestattet war, kommt bei der neuen Hornet eine im Sinne eines direkteren, präziseren Ansprechverhaltens sowie niedrigerer Emissionen modifizierte Version des neuesten digitalen Honda-PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystems zum Einsatz. Das System verfügt über 36-mm-Drosselklappenstutzen mit 4-Loch-Einspritzdüsen, die für eine feine Kraftstoffzerstäubung und damit eine höchst effiziente Gemischbildung sorgen. Form und Durchmesser der Einlasskanäle wurden modifiziert und die Drosselklappengehäuse näher am Motor platziert. Das Ergebnis ist ein direkteres, geschmeidigeres Ansprechen des Motors sowie eine erhöhte

Leistungsabgabe im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich. Auch Nockenhub und Ventilsteuerung wurden in diesem Sinne modifiziert, und das Verdichtungsverhältnis von 11,1 : 1 bei der Fireblade auf nunmehr 10,8 : 1 verringert. Eine per Schiebeknopf betätigte Starteinrichtung erlaubt die Anpassung der Leerlaufdrehzahl für zuverlässige Starts bei kalter Witterung.

Auch wenn die Spitzenleistung der Hornet naturgemäß nicht ganz an die der Fireblade herankommt, so bietet ihr Motor dennoch eines der besten Leistungsgewichte in ihrer Klasse und insbesondere ein ausgezeichnetes Ansprechen im mittleren Drehzahlbereich beim kleinsten Dreh am Gasgriff. Die in zwei großvolumige „Centre-Up“-Schalldämpfer mündenden Rohre der sportlichen 4-in-2-in-1-in-2-Auspuffanlage weisen einen sich kontinuierlich vergrößernden Querschnitt auf und sorgen so für einen stärkeren Durchzug im mittleren Drehzahlbereich. Gleichzeitig liefern sie den typischen satten Sound, der das ganz besondere Hornet-Gefühl kraftvoller Beschleunigung vermittelt.

Ihre Durchzugskraft verdankt die Hornet auch einer magnetbetätigten Klappe im Einlasskanal des großvolumigen Luftfilters, die sich bei niedrigen Motordrehzahlen schließt und damit die Ansaugluftgeschwindigkeit optimiert.

Ergänzt wird das hocheffiziente PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystem vom emissionsmindernden Sekundärluftsystem, welches durch Zufuhr von Frischluft in die Auslasskanäle eine vollständigere Verbrennung der Abgase bewirkt und damit die Bedingungen der EURO-2-Abgasnorm erfüllt. Das Modell für den deutschen Markt verfügt außerdem über einen Katalysator des 100-Zellen-Typs zur Verringerung der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen.

Das 6-Gang-Getriebe der 900er Hornet entspricht weitestgehend dem der Fireblade, allerdings wurde die Sekundär-Übersetzung im Hinblick auf eine bessere Leistungsabgabe bei niedrigen und mittleren Drehzahlen verkürzt. Damit wurde im Vergleich zur Fireblade, die ihr volles Leistungspotential erst bei hohen Drehzahlen entwickelt, eine um 30% höhere und schnellere Beschleunigung aus dem Stand erzielt.

Fahrwerk

Ein besonderer optischer Leckerbissen der Hornet ist ihr verwindungssteifer und handlingfreundlicher Mono-Backbone-Rahmen, der den Motor wie frei schwebend erscheinen lässt und ohne störende Unterzüge auskommt.

Ein mächtiges Rechtecksprofil bildet das zentrale Element des gewichtsarm ausgelegten „Diamond-Frame“ und entspricht im Wesentlichen dem der Hornet 600. Entsprechend der deutlich höheren Leistung wurde die Wandstärke des Profils jedoch von 1,6 mm auf 2,3 mm erhöht.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Rahmen ist der deutlich verstärkte Lenkkopf der 900er, der so gestaltet wurde, daß ein einfaches, spielerisches Handling unabhängig vom Erfahrungsgrad des Fahrers realisiert werden konnte. Unterhalb dieses massiven Lenkkopfes führt ein einzelner kastenförmiger Unterzug nach vorn zu einem speziellen neuen Motorlager, das über ein Zwischenrohr mit dem Rahmen verbunden ist. Dieses speziell entwickelte Motorlager leistet einen wesentlichen Beitrag zum perfekten Kurvenverhalten der Maschine.

Radaufhängung, Felgen und Bremsen

Im Hinblick auf die höhere Leistung sowie die geringfügig größeren Proportionen und das höhere Gewicht der Hornet 900 entschied man sich, die 41-mm-Ø-Standardgabelrohre der 600er durch eine massive 43-mm-Ø-Gabel zu ersetzen. Dieser Gabeltyp kommt bei zahlreichen der leistungsstärksten Honda-Sportmotorräder zum Einsatz und bietet ein ausgezeichnetes Fahrgefühl und Ansprechverhalten auf verschiedensten Untergründen. Robuste Kunststoffprotektoren auf beiden Gleitrohren schützen die Gabel vor Beschädigungen durch aufgewirbelten Splitt oder Ähnliches.

Die Hinterradaufhängung besteht aus einem hoch belastbaren Dämpfer mit externem Ausgleichsbehälter sowie einer mächtigen und gleichzeitig gewichtsarmen Aluminiumschwinge. Die Schwinge sorgt für ein ausgewogenes Verhältnis von Fahrstabilität und Beherrschbarkeit mit ausgezeichneter Spurhaltung und optimalem Ansprechverhalten. Der externe Ausgleichsbehälter des Hochleistungsdämpfers verbessert die Kühlwirkung und ermöglicht dasselbe effektive Ölvolumen und die gleichen Betriebseigenschaften wie ein deutlich größerer einteiliger Dämpfer mit längerem Hub. Die 7fach verstellbare Federvorspannung ermöglicht eine Anpassung an nahezu alle Bedingungen.

Die Hornet 900 verfügt am Vorderrad über dieselben leistungsfähigen Vier-Kolben-Bremszangen wie die 96er Fireblade, die zuverlässig auf alle Bremsbefehle des Fahrers ansprechen. Am Hinterrad sorgen eine gewichtsarme Ein-Kolben-Bremszange und eine große 240-mm-Ø-Bremsscheibe für effektive Verzögerungskräfte bei gleichzeitig geringer Wärmeentwicklung. Auf den leichten Drei-Speichen-Aluminiumgussfelgen sitzen dieselben Breitreifen wie bei der aktuellen Hornet 600. Neu sind die speziell konzipierten Bohrungen in den Radnaben sowie das schlankere Speichenprofil, wodurch das ungefederte Gewicht reduziert wurde, was sich in einem verbesserten Handling beim Kurvenfahren äußert. Die im Vergleich zur Hornet 600 mit einem größeren Durchmesser versehenen Radachsen leisten zusätzlich einen Beitrag zu einem verwindungssteifen Fahrwerk. Durch diese Fahreigenschaften bietet sich die Hornet 900 förmlich für eine forschere Fahrweise und tiefes Abtauchen in den Kurven an.

Ausstattung

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

Honda´s jüngste Version der Wegfahrsperrung bietet eine optimale Schutzvorrichtung gegen unerlaubtes Starten. Ein Anlassen des Motors ist ausschliesslich mit einem der beiden Original-Schlüsseln des Motorrades möglich. Da das H.I.S.S. in die Motorelektronik eingreift, ist es auch nicht möglich, durch nachgemachte Schlüssel, Kurzschließen oder auch Austausch des Zündschlosses das Motorrad zu starten.

Wie bei der CBR1100XX Super Blackbird signalisiert auch hier eine LED-Anzeige durch Blinken im Zweisekunden-Intervall, daß die Wegfahrsperrung aktiviert ist. Nach 24 Stunden erlischt das Signal, die Sperrung bleibt aber bestehen. Ein großer Sticker auf dem Kraftstoff-Tank informiert jeden über die Ausstattung der CB900 Hornet mit diesem wichtigen Feature.

Zubehör

Auch für die neue Hornet 900 bietet Honda Access Corporation umfangreiches Zubehör zur Ergänzung der Komforteigenschaften und einfacheren Wartung der Maschine. Hierzu gehören:

- Ein kompaktes, attraktiv getöntes Windschild, das den Winddruck auf die Brust des Fahrers bei hohen Geschwindigkeiten mindert.
- Ein Tankschutz, der den Tank vor Beschädigungen durch Gürtelschnallen, Reißverschlüsse und andere harte Gegenstände schützt.
- Ein Satz Motorschützer, wie sie bei zahlreichen Honda-Rennmaschinen zum Einsatz kommen. Die an den Motorlagern zu befestigenden Protektoren bestehen aus einem robusten Nylonkörper auf Aluminiumschäften sowie Gummipuffern, die das Motorgehäuse vor Beschädigungen schützen.
- Ein konventioneller Hauptständer, der sichereren Stand auf unebenen Untergründen sowie einen einfacheren Hinterradwechsel ermöglicht.
- Ein Wartungsständer, mit dem die Maschine am Ende der Schwinge aufgebockt wird.
- Ein manipulationssicheres Bügelschloss, das im Staufach unter dem Sitz aufbewahrt werden kann.
- Eine Alarmanlage für erhöhten Diebstahlschutz.
- Eine robuste, wetterbeständige Motorradabdeckung.

Technische Daten

CB900F (ED-Typ)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 16 Ventile
Bohrung × Hub	71 × 58 mm
Hubraum	919 cm ³
Verdichtung	10,8 : 1
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Max. Leistung	81 kW/9.000min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	92 Nm/6.500min ⁻¹ (95/1/EC)
Zündung	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit Zündkennfeld
Starter	Elektrostarter
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	O-Ring Kette
Abmessungen	(L×B×H) 2.125 × 750 × 1.085 mm
Radstand	1.460 mm
Sitzhöhe	795 mm
Bodenfreiheit	145 mm
Tankinhalt	19 Liter
Felgen	Vorn 17M/C x MT3.50 Aluminiumgussfelgen mit drei Speichen Hinten 17M/C x MT5.50 Aluminiumgussfelgen mit drei Speichen
Bereifung	Vorn 120/70 ZR17M/C (58W) Hinten 180/55 ZR17M/C (73W)
Radaufhängung	Vorn 43 mm-Ø-Teleskopgabel mit Kartuschendämpfer, 120 mm Federweg Hinten Zentralfederbein mit 7-fach einstellbarer Federvorspannung, 128 mm Federweg
Bremsen	Vorn 296-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben- bremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten 240-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Einkolben- bremszange und Sintermetallbremsbelägen
Trockengewicht	194 kg

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