

2002

VTR1000 SP-2

PRESSEINFORMATION

Einleitung

Ihre Premiere in der Welt der Sportsbikes feierte die Honda VTR1000 SP-1 (auch als RC51 bekannt) im Jahr 2000, dem Jahr, in dem ihre von HRC auf Spitzenleistung getunte Schwester ihre Ansprüche auf die Weltmeisterschafts- und AMA-Titel in der Superbike-Klasse erhob. Bereits in ihrem ersten Jahr nahm sie es dabei erfolgreich mit den führenden Titelanwärtern auf und krönte die Saison mit einem glanzvollen Sieg unter Superbike-Weltmeister Colin Edwards.

Die Kunden feierten sie als dynamische Serienmaschine mit praktischem Super-Sport-Potential sowie der Möglichkeit zur vollen Rennzulassung für die BOTT- und Superbike-Wettbewerbe.

Die von Honda vorgenommenen rennspezifischen Modifikationen an der SP-1 haben sich als äußerst erfolgreich erwiesen, denn nach dem Sieg bei der Superbike-Weltmeisterschaft 2000 in ihrem ersten Jahr behauptet sich die SP-1 auch in der Saison 2001 wieder. Allerdings ist nach der intensiven Überarbeitung der SP-1 während der ersten Rennsaison nun ein Leistungspaket entstanden, das die finanziellen Möglichkeiten der meisten Rennteams bei weitem übersteigt. Und die enormen Leistungs- und Technologieunterschiede zwischen den beiden Modellversionen lassen die Serienmaschine ein wenig wie ein „Schaf im Wolfspelz“ erscheinen. Und das obwohl ihre Leistungsdaten unter den Serienmaschinen zweifellos zu den Besten zählen.

Andererseits stellte man fest, dass nur sehr wenige Fahrer ihre SP-1 wirklich mit den von Honda angebotenen Rennkits umrüsten. Die meisten von ihnen haben weitaus praktischere Anforderungen und wünschen sich eher langfristige Zuverlässigkeit und Komfort als kompromisslose Spitzenleistungen. So fanden sich auf der Wunschliste der SP-1-Fahrer Aspekte

wie verbesserter Windschutz, erhöhter Fahrkomfort und sparsamerer Verbrauch ganz oben, während die Renntauglichkeit deutlich weiter unten rangierte.

Dennoch gibt es aber auch diejenigen, die das gesamte Leistungspotential der SP-1 bis an die Grenzen ausschöpfen wollen. Für die meisten von ihnen wären jedoch die hierfür an Rahmen, Schwinge und anderen Bauteilen vorzunehmenden Modifikationen nicht nur zu schwierig umzusetzen, sondern darüber hinaus auch viel zu kostspielig. Es galt damit also auch, das volle Rennpotential und die moderne Spitzentechnologie der SP-1 für rennambitionierte Fahrer zu einem vernünftigen Preis zugänglich zu machen.

Mit all diesen Vorgaben machte sich das Entwicklungsteam der VTR1000 SP-1 daran, eine neue Generation des erfolgreichen V2-Supersportlers zu schaffen. Eine Maschine, die einerseits den Wunsch nach erhöhter Leistung erfüllt und andererseits erhöhten Komfort im täglichen Betrieb bietet. Das gelungene Ergebnis dieses Entwicklungsansatzes ist ein völlig neuer Maßstab im V2-Super-Sport-Bereich: die VTR1000 SP-2.

Entwicklungskonzept

Zunächst beriet sich das Entwicklungsteam intensiv mit den Technikern von HRC. Gemeinsam wurden alle Punkte ermittelt, an denen Verbesserungen möglich waren, dann suchte man nach Möglichkeiten, diese Modifikationen in der neuen Serienmaschine umzusetzen. Auf diese Weise wollte man ihr bewährtes sportliches Potential erhöhen, ohne übermäßige finanzielle Belastung auf die Fahrer zukommen zu lassen. Zwar wurde auch der Wunsch nach mehr „Excitement“ in gewissem Maße berücksichtigt, doch vermied man dabei die Art von kompromissloser Spitzenleistung, bei der die meisten Fahrer sich nicht mehr wohl fühlen würden. Stattdessen konzentrierte man sich auch auf die Optimierung des Fahrkomforts und des unkomplizierten Fahrvergnügens.

Während sich die SP äußerlich kaum verändert hat, wurden ihre Steifigkeit und ihr Ansprechverhalten signifikant verbessert. Die auffälligsten Veränderungen sind die weitgehend unverändert von der Werksmaschine übernommene neue Schwinge und robusteren geschmiedeten Motoraufhängungen des Rahmens. Weniger augenfällig, aber deutlich spürbar, sind die veränderten Einstellungen der Kraftstoffeinspritzung, die eine geschmeidigere, kraftvollere und besser ansprechende Leistungsabgabe ermöglichen.

Mit ihren zahlreichen Detailveränderungen, die auf direktem Feedback von HRC-Rennfahrern basieren, sollte die SP-2 weniger mit ihrer Vorgängerin als vielmehr direkt mit den HRC-Superbike-Rennmaschinen verglichen werden. Die zentrale Idee hinter der SP-1 - und der neuen SP-2 - besteht darin, einem möglichst breiten Spektrum von Fahrern maximalen Fahrspaß zu bieten. Um die perfekt ausgewogene Leistung der SP-2 optimal auszunutzen, bedarf es also nicht unbedingt allerhöchster Fahrkünste. Die SP-2 gibt sich kraftvoll und

sportlich, jedoch nicht übermäßig auf Höchstleistung konzentriert und bietet damit ein deutlich erhöhtes langfristiges Fahrvergnügen. Tatsächlich fühlt man sich mit der SP-2 auf kurvigen Landstraßen so wohl, dass man gerne die ein oder andere Stunde im Großstadtverkehr auf sich nimmt, um dorthin zu gelangen.

Stylingkonzept

Das dynamische Styling der SP-2 wurde weitgehend von ihrer Vorgängerin übernommen und weist lediglich zwei größere Veränderungen auf. Dies sind zunächst einmal die neue Windschutzscheibe, deren Form der der Werksrennmaschine von Superbike-Weltmeister Colin Edwards entspricht. Rund 30 mm höher als die der SP-1, bietet sie erhöhten Schutz bei hohen (Renn)geschwindigkeiten und besticht darüber hinaus mit einem attraktiven High-Performance-Look. Die zweite augenfällige Veränderung sind die kompakteren Rechteckblinker vorne und hinten.

Farbkonzept

Auf den Straßen und Rennstrecken Europas wird die neue VTR1000 SP-2 mit ihrer neuen Weiß-Schwarz-Farbkombination ein absoluter Blickfang, ist sie doch eindeutig von den Castrol-Honda-Werksmaschinen inspiriert. Die Seiten werden von einem großen Honda-Flügellogo dominiert und weisen ein abgestuftes Muster auf, das zum dickeren Ende der Streifen hin dunkler wird. Die Verkleidung verfügt über große, kontrastierende weiße Felder.

Farben

- **Ross-Weiß (mit Schwarz)**

Motor

Der leistungsstarke 998-cc-DOHC-V2-Achtventil-Motor der neuen SP-2 weist gegenüber dem Hochleistungsmotor der SP-1 nur geringfügige Veränderungen auf, da sich das Entwicklungsteam bei der zweiten SP-Generation verstärkt auf die Verbesserung von Handlingeigenschaften und Rahmensteifigkeit konzentrierte. Doch so gering die Veränderungen auf den ersten Blick auch scheinen mögen, die daraus resultierende Leistungsoptimierung und verbesserten Betriebseigenschaften sind für alle SP-1-Fahrer - und nicht nur für Rennfahrer und Profis - spürbar.

Die 54-mm-Ø-Drosselklappenstutzen der SP-1 wurden durch die 62-mm-Ø-Modelle der HRC-Werksrennmaschinen ersetzt. Ebenso kommen statt der bisherigen 4-strahligen Einspritzdüsen jetzt 12-strahlige Doppeldüsen zum Einsatz, die eine feinere Kraftstoffzerstäubung und damit eine geschmeidigere, besser ansprechende Leistungsabgabe sowie eine raschere, effizientere Verbrennung für erhöhte Leistung bewirken.

Auslasseitig kommen in Anlehnung an die Werksmaschinen neu konzipierte Auslasskanäle zum Einsatz, die für eine höhere Auslassgeschwindigkeit und raschere Entleerung der Verbrennungskammern sorgen.

Zu den weiteren Detailveränderungen des Motors zählt auch der Einsatz eines neuen Strahlverfestigungsverfahrens für die Kolbenbolzen, das sie beständiger gegen Riefenbildung macht.

Chassis

Das grundlegende Fahrwerk der SP-1 war von Anfang an für Spitzenleistung auf Wettkampfniveau ausgelegt und kann es daher in puncto Handling und zuverlässige Beherrschung in Kurven mit den besten Straßensportmaschinen aufnehmen. Die in der Folge von HRC mit Blick auf den Einsatz als Rennmaschine vorgenommenen Verbesserungen ließen die Serienmaschine jedoch schon bald in puncto Spitzentechnologie und Handlingeigenschaften zurückbleiben. Für den typischen Amateurrennfahrer mit üblicherweise begrenztem Budget war es damit einfach zu teuer, die Maschine auf ein vergleichbares Leistungsniveau zu bringen. Die Honda-Lösung? Möglichst viele der neuesten HRC-Entwicklungen in der zweiten Modellgeneration, der SP-2, umsetzen und gleichzeitig die Kosten auf einem auch für den durchschnittlichen Sportsbike-Fahrer erschwinglichen Niveau halten.

Umfangreiche Modifikationen waren erforderlich, um die Steifigkeit der Maschine weiter zu verbessern. Insgesamt - bzw. teilweise auch für sich allein genommen - waren diese so kostspielig, dass sie nur vom Werk oder einem voll ausgestatteten professionellen Renn-Shop durchgeführt werden konnten. Zunächst einmal wurden die Durchmesser des geschmiedeten Aluminium-Lenkkopfschaftes und der oberen Lager vergrößert. Die so entstandene verbreiterte Lagerfläche ermöglicht eine präzisere Kontrolle.

Bei den vorderen Motoraufhängungen des Doppelrohr-Aluminiumrahmens in Diamond-Konfiguration handelt es sich nicht länger um Gussteile, sondern um warmgepresste Teile, die jetzt außerdem weiter nach unten reichen. Damit halten sie den Motor nicht nur noch sicherer im Griff, sondern tragen zusätzlich auch zur ausgewogenen Steifigkeit bei. Ebenfalls überarbeitet wurden die geschmiedeten hinteren

Motoraufhängungen. Insgesamt wurde durch diese Veränderungen das Rahmengewicht um 740 g verringert, was sich nicht zuletzt durch ein zuverlässigeres Handling auf Rennsportniveau bemerkbar macht.

Die Wandstärke des oberen hinteren Rahmenquerträgers, der auch die Verbindung zwischen den Schwingenaufnahmen herstellt, wurde speziell im Hinblick auf niedrigeres Gewicht und verbesserte Steifigkeit modifiziert. Ebenfalls verringert wurde die Wandstärke des an diesem Punkt ansetzenden Sitzschienenprofils, wodurch eine weitere Gewichtsreduzierung um 500 g erzielt wurde.

Neue warmgepresste Aluminiumschwinge

Ein Hauptunterscheidungsmerkmal zwischen der neuen SP-2 und ihrer Vorgängerin ist zweifellos die neue warmgepresste Aluminiumschwinge. Die von HRC speziell für die Superbike-Werksmaschine entwickelte Schwinge steht für sportliche Rennleistung, die auch auf der Straße - speziell auf kurvigen Nebenstraßen - überzeugt. Sie besteht aus einer imposanten warmgeschmiedeten Schwingenaufnahme und einem Schwingenarm auf der rechten Seite sowie einem massiven stranggepressten Kastenprofil mit Yagura-Strebe auf der linken Seite. Diese neue Konfiguration ist nicht nur robuster und widerstandsfähiger gegen die beim intensiven Renn- und Straßenbetrieb auftretenden Torsionsspannungen - die mit Slicks noch extremer wirken - sondern bemerkenswerterweise auch 700 g leichter als die frühere „kleinere“ Schwinge. Am Rahmen angelenkt wird die Schwinge mit einem neuen Schwingenarmbolzen, der im Sinne erhöhter Steifigkeit in einer eng anliegenden Stahlbuchse sitzt. Der Durchmesser des Bolzens wurde von 25 auf 20 mm reduziert, was eine Gewichtsreduzierung um weitere 190 g bewirkt.

Radaufhängung und Bremsen

Die steife und gewichtsarme Upside-down-Vorderradgabel der SP-2 entspricht weitgehend der ihrer Vorgängerin. Die großen äußeren Standrohre wurden jedoch überarbeitet und um satte 340 g leichter ausgelegt. Auch die Federungseinstellungen wurden im Hinblick auf gut ansprechendes Handling und zuverlässige Beherrschung im Straßen- und Rennbetrieb modifiziert.

Die neue Rennschwinge der SP-2 wird von einem werksmäßigen integrierten Dämpfer mit externem Ausgleichsbehälter ergänzt. Letzterer wurde so verlagert, dass er der nachträglichen Anbringung von Zubehör oder Rennauspuffsystemen nicht im Wege steht. Darüber hinaus bietet der Dämpfer jetzt eine größere Zahl von Dämpfungseinstellungen und kann damit noch besser an die jeweiligen Straßen- bzw. Rennbedingungen angepasst werden.

Auch neue Felgen mit fünf V-förmigen Speichen erhielt die SP-2. Qualität und Optik entsprechen dem aktuellen Top-Segment des Nachrüstmarktes.

Die rennsportorientierten Bremsen der neuen SP-2 wurden ebenfalls gezielt überarbeitet, um einem möglichst großen Spektrum von Fahrern ein zuverlässiges Bremsen zu ermöglichen. Der vordere Hauptbremszylinder verfügt jetzt über einen kürzeren Weg und sorgt damit für ein lineareres, noch besser ansprechendes Bremsverhalten. Da sich die Wärmeentwicklung der beiden kompakten vorderen Vier-Kolbenbremszangen in den meisten Situationen als geringer als erwartet erwiesen hatte, verzichtete man außerdem auf das isolierende Material der Bremsbeläge, wodurch das ungefederte Gewicht geringfügig reduziert werden konnte.

Ausstattung

Zahlreiche kleinere Modifikationen tragen darüber hinaus ebenfalls zur deutlichen Leistungssteigerung der neuen SP-2 gegenüber ihrer Vorgängerin bei.

- Während die SP-1 über einen einzelnen großen Hilfslüfter im rechtsseitigen Kühler verfügt, kommt bei der neuen SP-2 in jedem der beiden seitlich montierten, hocheffizienten Kühler jeweils ein eigener Hilfslüfter zum Einsatz. Dabei wird die Kühlwirkung insbesondere beim Stop-and-go- im dichten Verkehr erhöht. Der Ölkühler wurde nach links unten neben das vordere Auspuffrohr verlagert, wo er besser im Luftstrom sitzt.
- Unter der Sitzverkleidung wurden die Sitzschale und das hintere Schutzblech aus schwarzem Kunststoff vollkommen überarbeitet, damit die Batterie und die elektrischen Bauteile im Sinne verbesserter Massezentralisierung weiter nach vorne verlagert werden konnten. Außerdem kommt ein größerer Regler/Gleichrichter zum Einsatz, der mehr elektrische Energie für den zusätzlichen Lüfter liefert.
- Der Klappmechanismus des abschließbaren Sitzes verfügt jetzt statt der früheren Stahlschlösser über neue Aluminiumschlösser, durch die eine geringfügige Gewichtsreduzierung erzielt wurde. Auch bei den Verkleidungshaltern kommt jetzt Aluminium statt Stahl zum Einsatz. Das Ergebnis: weitere 200 g Gewichtseinsparung.

Zubehör

Für die VTR1000 SP-2 wird es eine Auswahl an speziell entwickeltem Zubehör von Honda Access Corporation geben. Dazu gehören:

- Eine höhere Verkleidungsscheibe für größere Fahrer und mehr Komfort bei Fahrten mit höherer Geschwindigkeit.
- Eine Alarmanlage, die auf Bewegungen und Vibrationen mit einem durchdringenden Heulton anspricht.
- HRC-Rennkits: Wie bei der VTR1000 SP-1 und zahlreichen anderen Honda-Serienmaschinen, die bei Amateur- und Profi-Rennen eingesetzt werden, bietet Honda Racing Corporation (HRC) auch für die SP-2 eine umfangreiche Palette speziellen Rennzubehörs an. Dieser Rennkit umfasst Motor-, Chassis- und Fahrwerksteile, die speziell für niedrigeres Gewicht, verbesserte Aerodynamik, erhöhte Leistung und schnellere Gangwechsel ausgelegt sind. Damit lässt sich das hohe Leistungspotential der SP-2 optimal und gezielt für Rennerfolge auf allerhöchstem Weltklasseniveau ausnutzen.

Wie effektiv dieses Rennkit ist, zeigt sich nicht zuletzt an den Ergebnissen beim diesjährigen Suzuka 8-Hour Endurance Race, bei dem HRC-getunte VTR1000-SP-1-Maschinen drei der ersten fünf Plätze belegten und die vier schnellsten Rundenzeiten fuhren.

Technische Daten

VTR1000 SP-2 (ED-Typ)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 90°-V2-Viertaktmotor, DOHC, 8 Ventile, Katalysator
Bohrung × Hub	100 x 63,6 mm
Hubraum	999 cm ³
Verdichtung	10,8 : 1
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Max. Leistung	99 kW (132 PS) bei 10.000 min ⁻¹
Max. Drehmoment	102 Nm bei 8.000 min ⁻¹
Zündung	Computergesteuerte digitale DC-CDI-Zündung mit Zündkennfeld
Starter	Elektrostarter
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	O-Ring Kette
Abmessungen (L×B×H)	2.025 x 725 x 1.120 mm
Radstand	1.420 mm
Sitzhöhe	820 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Tankinhalt	18 Liter (einschl. 2,5 Liter Reserve)
Felgen	Vorn/Hinten Leichtmetall-Gussfelgen mit 5 Speichen
Bereifung	Vorn 120/70 - 17 Hinten 190/55 - 17
Radaufhängung	Vorn 43-mm-Ø-Upside-down-Teleskopgabel Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, 130 mm Federweg Hinten Aluminiumschwinge mit Pro-Link-System, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, 120 mm Federweg
Bremsen	Vorn 320-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenbremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten 220-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbremsbelägen
Trockengewicht	194 kg

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen.

Änderungen vorbehalten.