

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**06 November 2018**

**2019 HONDA CBR1000RR Fireblade Und Fireblade SP – Modellupdates**



*Beide Fireblade Modelle erhalten für das Modelljahr 2019 umfangreiche Elektronik Updates, die für Verbesserungen jedes einzelnen Aspekts der Rennstrecken-Performance sorgen. Einige der Updates wurden mit Knowhow aus dem HRC MotoGP Team entwickelt und davon abgeleitet.*

- **Verfeinerte Honda Selectable Torque Control (HSTC, Traktionskontrolle) und Gasannahme**
- **Getrennt von der Traktionskontrolle einstellbare Wheelie Control ermöglicht feineres Set-Up Management**

- **Optimierte Gasannahme sorgt für besseres Kurveneingangs-Gefühl und erhöhtes Drehmoment beim Kurvenausgang**
- **ABS Eingriff bei hohen Geschwindigkeiten wurden reduziert**
- **Neue Lackierungen für die Modelle 2019**

Die Entwicklung der Fireblade folgt seit ihrer Markteinführung im Jahr 1992 der „Total Control“ Philosophie und setzt seitdem einen Maßstab in der 1000 ccm Supersport Klasse.

2017 wurde die CBR1000RR Fireblade komplett erneuert und auf die nächste Stufe der „Total Control“ Philosophie gestellt. Sie wurde signifikant leichter und kraftvoller, erhielt eine 43 mm Showa Upside-Down Gabel und eine Unit-ProLink-Hinterradaufhängung mit einem voll einstellbaren Showa Balance Free Rear Cushion Stoßdämpfer. Die Fireblade SP wurde noch leichter und erhielt semiaktive Öhlins-Federelemente mit einer Steuerelektronik zur Bestimmung der Zug- und Druckstufen-Dämpfung (Electronic Control (S-EC)) und ein Öhlins Objective Based Tuning interface (OBTi).

Beide Maschinen arbeiten über die Inertial Measurement Unit (IMU), die über 5 Achsen die jeweilige Roll- und Gierrate sowie die Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung der Maschine erfasst, mit der ECU – in Verbindung mit dem elektronischen Gasgriff (Throttle by Wire), der 9-stufigen Honda Selectable Torque Control (HSTC, Traktionskontrolle) und dem ABS. Mit den Riding Modes konnten Traktionskontrolle, Leistung und Motorbremse unterschiedlich angepasst werden.

Im Modelljahr 2019 erhalten die Fireblade und die Fireblade SP Updates am optischen Erscheinungsbild. Weniger augenfällig sind die signifikanten Elektronik-Updates der Maschinen, die auf dem Feedback der Fahrer, der intensiven Arbeit der Honda Forschungs- und Entwicklungsabteilung und dem HRC MotoGP Team Knowhow aufbauen.

## **2019 Modellupdates im Detail**

### **Honda Selectable Torque Control (HSTC)**

Für Fahrten auf der Rennstrecke, bei höherer Geschwindigkeit und größerer Schräglage, wurden Änderungen an der HSTC Traktionskontrolle durchgeführt, die ein besseres Fahrverhalten ermöglichen. Die Traktionskontrolle wurde präziser und gleichmäßiger. Das Ergebnis ist ein präziseres Fahrverhalten unter Eingriff der Traktionskontrolle beim Kurvenausgang und ein feineres Fahrgefühl.

## **Wheelie Control**

Viele Fahrer wünschen sich auf der Rennstrecke ein hohes Level an Wheelie Control mit minimalem Einfluss der Traktionskontrolle, um kontrollierte Slides durchführen zu können. Während beim Modelljahr 2017 die Traktionskontrolle und die Wheelie Control kombiniert wurden, sind diese Funktionen jetzt voneinander getrennt, um unterschiedliche Set-up Kombinationen zu erlauben, wie z. B. wenig Traktionskontrolle und höhere Wheelie Control.

Weiters ermöglicht die neue Wheelie Control – egal wie hoch das Vorderrad abhebt - ein sanftes und kontrolliertes Aufsetzen. Der Fahrer kann sich so voll auf die Beschleunigung konzentrieren, um bestmögliche Rundenzeiten zu erreichen.

Dementsprechend verfügt das TFT Display jetzt zusätzlich zu den Anzeigen Power (P), Engine Braking (EB) und HSTC Traktionskontrolle (T) über ein „W“ für „Wheelie Control“ mit drei Stufen.

## **Gasannahme Kurveneingang**

Rennstreckenfahrten bedingen ein schnelles Öffnen und Schließen des Gasgriffs. Die Reaktionsgeschwindigkeit des elektronischen Gasgriffs wurde nun um 45 Prozent reduziert. Das Ergebnis ist ein schnelleres und geschmeidigeres Verzögern beim Einfahren in die Kurve und ein größeres Vertrauen des Fahrers in die Maschine.

## **Gasannahme Kurvenausgang**

Unter Einbeziehung von Feedback des HRC MotoGP Teams wurde das Drehmoment und die Gasannahme beim Herausfahren aus der Kurve - insbesondere im Power Mode 1 – weiter verfeinert und ermöglicht bessere Rundenzeiten.

## **ABS**

Für hohe Geschwindigkeiten auf der Rennstrecke wurde der ABS Eingriff reduziert und die Leistung beim Verzögern verbessert.

## **Farbvarianten**

Die Fireblade erhält ein dezentes Update der Matt Ballistic Black Metallic Lackierung, mit Akzenten in Silber statt in Rot. Die Version in Grand Prix Red zeigt nun stärker betonte weiße Streifen auf der oberen Verkleidung. Die Fireblade SP in Grand Prix Red HRC Tricolor präsentiert sich nun ebenso mit akzentuierten weißen und blauen Linien.

