

[Jetzt Mitmachen!](#)

Suche

Suche...



[login](#)

- [Home](#)
- [Community](#)
 - [Profil](#)
 - [Biker](#)
 - [Bikes](#)
 - [Gruppen](#)
 - [Bilder](#)
- [Magazin](#)
- [Forum](#)
- [Touren](#)
 - [GPS-Touren](#)
 - [Motorradregionen](#)
 - [Studie Motorradtouren](#)
 - [Studie Motorradtouren 2011](#)
- [Motorradurlaub](#)
- [Werkstätten](#)
- [Events](#)

Gehe zu ...



[Magazin](#) » [Testberichte](#) » [Honda CBR 1000 RR Fireblade – ...](#)



Honda CBR 1000 RR Fireblade – Fahrbericht

Das Warten hat ein Ende

[Alle 24 Bilder ansehen](#)

Seit Jahren schauten Honda Superbike-Fans um diese Zeit in die Röhre, mussten sich mit neuen Farbschattierungen, der x-ten Repsol-Version oder auch mal 3PS Mehrleistung begnügen. Seit Jahren sind es immer die anderen, die neue Maßstäbe in Sachen Elektronik, Fahrbarkeit und Leistung setzten. Der Fireblade-Fan hingegen versank in Stumpfsinn und Frust. Nicht wenige davon wechselten das Pferd um diesem Gefühl zu entfliehen. Doch jetzt ist Honda mit der neuen CBR 1000 RR Fireblade am Start.

1. [News](#)
2. [Bildergalerie](#)
3. [Technische Daten](#)
4. [Fahrzit](#)

Doch nach 9 Jahren ist es endlich wieder soweit, Honda schickt zum 25er Jubiläum der Fireblade gleich 3 Varianten eines Bikes auf die Straße. Zum einen die hier getestete Standard und SP Version und zum anderen eine SP-2. Diese wiederum wird auf 500 Stück innerhalb 2 Jahren begrenzt und stellt die Basis für alle Rennsportserien dar. Die Entwicklung geschah parallel zu beiden anderen in einem separaten Entwicklungsteam. Sie ist ebenfalls zulassungsfähig, kann aber mit entsprechenden Kit-Teilen von HRC zum reinrassigen Rennbike optimiert werden.



Somit hat man die Wahl zwischen einem sehr guten Standardbike mit viel Elektronik für die Straße, einem rennstreckentauglichen Bike mit dem eine Landpartie auch mal Spaß macht und einem reinrassigen Racebike. Preislich bewegt sich die Standard bei 17.675 Euro und die SP bei 22.275 Euro zuzüglich Fracht. Ausgeliefert werden beide Versionen bereits im Februar. Für die SP-2 steht der Preis noch nicht fest, kommen soll sie im Mai nachdem alle Rennteams versorgt wurden.

Mit entsprechend großen Erwartungen ging es nach Portugal, beherbergt die neue Feuerklinge doch zum ersten Mal alle erdenklichen elektronischen Hilfsmittel und Throttle by Wire (TBW) – also einen elektronischen Gasgriff. Im Vergleich zur Vorgängerin, mit der man bis heute noch richtig schnell sein kann, ist die neue Fireblade mit dem Modellcode SC77 sagenhafte 15 Kg leichter und zieht mit einem Plus von 11 Pferdestärken sowie maximal 114 Newtonmetern an der Kette. Somit hat die Fireblade ihr bestes Leistungsgewicht aller Zeiten mit nahezu 1 PS pro Kilogramm erreicht, was wiederum Beeindruckende 14% besser ist also noch beim Vorgängermodell.

Gewicht und vor allem die Lage der Masse im Motorrad ist die Basis für ein schnelles, handliches und gut zu kontrollierendes Motorrad. Daher packten die Ingenieure nahezu jedes Teil an und optimierten es im Detail auf Funktion und Masse. So präsentiert sich die neue Blade mit zum Beispiel einem 2,8 Kilogramm leichteren Titan-Auspuff, einer deutlich leichteren ABS-Einheit (mit Kurvenfunktion) und einem 2 Kilogramm leichteren Motor. 500 Gramm wurden am Rahmen eingespart und 800 Gramm am Heck. Dazu noch 5 statt 6 Speichen Felgen und bei der SP-Version ein 1,3 Kilogramm leichterer Titan-Tank sowie eine Lithium-Ionen-Batterie die wiederum 1 Kilogramm einspart.

Fahreindrücke Honda CBR 1000 RR – Aufsitzen und Wohlfühlen

Der Testtag war in 3 Teilen untergliedert. Gestartet wurde bei herrlichen äußeren Bedingungen mit 2 Turns auf der Standard Fireblade und Bridgestone S21 Straßenreifen. Danach ging es mit der SP auf V02 Slicks im Manual Suspension Setting und anschließend in einem langen Stint mit Auto

Suspension Settings raus. Gerade im letzten Umlauf sollten wir die Gelegenheit haben, laufend Änderungen am Fahrwerk vorzunehmen und die Auswirkungen direkt zu spüren.

Aufsitzen und wohlfühlen – das war schon immer eine Stärke der [Honda](#) und bleibt es auch in 2017. Rasten und Lenkerposition fühlen sich praktisch identisch zur Vorgängerin an, nur der Beinschluss am Tank ist etwas schmaler. Kniewinkel und Kröpfung der Lenkerenden sind dagegen gewohnt sportlich aber durchaus tourentauglich. In sich, kommt sie deutlich schlanker und athletischer im Frontbereich daher was sich im Grunde wie eine 600er aus 2005er Jahren anfühlt.

Na dann, Zündung an, das TFT Farbdisplay, welches 3 unterschiedliche Anzeigemodi besitzt, begrüßt einen mit dem [Honda](#)logo, informiert sehr übersichtlich und immer gut ablesbar. Der Motor läuft extrem ruhig, aus dem für Euro 4 Bedingungen sehr schön geformten Titan-Auspuff ist ein sattes Brummen zu vernehmen. Sofort fällt auf, dass die neue Fireblade soundtechnisch nicht mehr mit dem langweiligen surren der Vorgängermodelle etwas zu tun hat. Gang rein und hinter keinem geringeren als Freddie Spencer raus zum ersten Rollout.

Zwei Runden die neuen Bridgestone S21 Reifen anfahren, die für die Fireblade eine weitere Verfeinerung bekommen haben und dann ran ans eGas. Die Blade quittiert es mit sehr direkter, im M3 Modus vielleicht zu direkter Gasannahme und einer Soundkulisse die einem ein Gänsehautkostüm überwirft. Die 15 Kilo-Diät spürt man gleich in den ersten Kurven, wenn sie schnell von rechts nach links umgelegt werden muss. Der in der Standardversion optional verbaute Schaltassistenten, welcher einem ohne Kupplung hoch und runterschalten lässt, funktioniert sagenhaft gut. Bei der Bremse kommt kein Zweifel auf, dass sie einen genau dort hinbringen wird wo man es möchte.

Ausstattung CBR 1000 RR Fireblade – der Trick mit der Elektrik

Ja – [Honda](#) hat endlich eingesehen, dass Superbikes in der heutigen Zeit ein komplettes Paket an Elektronik benötigen, um dem Fahrer im richtigen Moment zu unterstützen. Die Entwickler um Masatoshi Sato haben hierbei aber auch verstanden, dass die Piloten gerne eigenverantwortlich entscheiden möchten, wann und wie stark eingegriffen wird und habe entsprechend eine Vielzahl an Varianten bis hin zur Deaktivierung hinterlegt. Einzig das ABS kann nicht direkt am Bike deaktiviert werden, dies lassen EU-Regelungen nicht zu.

Honda teilt die Assistenssysteme in 3 Kategorien ein. So wird das Verhalten in der Beschleunigungsphase „Acceleration“, in der Bremsphase „Braking“ und während der Schräglage „Turning“ betrachtet. Alle Informationen fließen in der 40 Gramm leichten Bosch Inertial Measurement Unit – kurz IMU – zusammen. In diesem 5-Achsen Beschleunigungs-Sensor (Bosch MM5.10), werden zu den Informationen von außen, die Roll- und Gierrate sowie die Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung gemessen und alle 10ms neu verarbeitet.



Insgesamt sind 5 Modi einstellbar. Drei fest vorgegebene: Street, Winding und Track. Dazu kommen noch 2 individuell einstell- und speicherbare. Abgeleitet von der MotoGP Replica RC213V-S bestehen die Modi wiederum aus 3 Parametern „P“ Power, „T“ Drehmoment (Torque Control) und „EB“ Motorbremse. Diese Parameter wiederum können nochmals in 5 Stufen bei „P“, 9 Stufen bei „T“ und 3 Stufen bei „EB“ feinjustiert werden. Sitzt man auf der SP so kommen durch das elektronische Öhlins Fahrwerk weitere automatische und manuelle Modi mit jeweils zahlreichen Unterstufen für die Fahrwerkeinstellungen hinzu. Schaut erst mal alles recht komplex aus, ist aber nach 10 Minuten durchtesten ganz einfach zu verstehen und noch einfacher am Bike einzustellen. Hier haben die Entwickler sich echt Gedanken gemacht und den Slogan „Total Control“ beherzigt.

Wieder geht es mit Standard Fireblade raus zum zweiten Umlauf. Inzwischen ist es angenehm warm und die Sonne hat den wunderschönen aber extrem anspruchsvollen Racetrack gut angewärmt. Mode 3 „Street“ in dem bis zum 4. Gang die Leistungsentfaltung ebenso beeinflusst wird wie die Traktionskontrolle und die Motorbremse auf voller Stufe steht, muss schnell dem Mode 2 „Winding“ weichen. Hier wird noch bis in den 3. Gang die Leistung geregelt, dafür Motorbremse und Drehmomentverlauf deutlich offener gestaltet. Richtig wohl fühlt man sich in diesen Modi allerdings nicht auf dem Racetrack, denn zum einen nimmt die Traktionskontrolle deutlich Leistung raus und zum anderen passen die Abläufe zwischen hartem Bremsen und beherrzter Öffnung der Drosselklappen nicht so recht zusammen. Für eine sportliche Landpartie mag das durchaus passen, auf der Renne halt nicht.

Also Mode 1 „Track“ rein. In dieser Konfiguration wird nicht in die Leistungsentfaltung eingegriffen und die [Honda](#) Selectable Torque Control (HSTC) auf 2 von Stufe 9 gestellt, wobei 0 gleich deaktiviert bedeutet. Gleichzeitig greift die Motorbremse am geringsten ein und gibt einem mehr Kontrolle über's Hinterrad beim beherrzten Griff in die Eisen. Sofort fühlt man sich angekommen auf der Strecke, kann an seiner Linie arbeiten und die Fireblade um den Kurs prügeln.

Geht es richtig schnell zur Sache, dann kommen die Showa-Gabel und das BFRC Showa Federbein doch an ihre Grenzen. Insbesondere durch mein schlechtes „Leistungsgewicht“ und Größe, kommt beim harten Anbremsen und entsprechendem Rausbeschleunigen Unruhe ins

Gerät. Insgesamt ist sie nicht mehr so stabil wie ihre Vorgängerin, dafür aber deutlich agiler und williger in schnellen Kurvenpassagen.

Bei den 4-Kolben TOKICO Stopper merkt man auch wieder, dass die Standard Fireblade kein reinrassiges Rennstreckengerät sein soll, sondern auch auf der Straße zuhause ist, denn die neu entwickelten Bremsbeläge vermitteln zwar ein gutes Gefühl und bieten einen sehr stabilen Druckpunkt, könnten aber für den Renneinsatz bissiger zu Werke gehen. Wer also gerne auf den Racetrack unterwegs ist, der sollte unbedingt auf die SP ein Auge werfen.

Absolute Pflicht ist der in der Basis-Blade optionale Schaltassistent, dieser arbeitet beim hoch- und insbesondere beim Runterschalten ohne Kupplung beeindruckend präzise. Er ist sogar in 3-stufig einstellbar, so dass Racer ebenso gut klar kommen wie Schalthebelstreichler. Extrem gut gelungen, sowohl für den Track als auch die Straße.

Antrieb Honda Fireblade – stärker denn je und doch kein Primus

Ein Thema das die Superbike-Gemeinde spätestens seit der R1-Vorstellung 1998 brennend interessiert. Denn während andere Hersteller das Leistungsniveau auf 200 PS und mehr hoben, zog sich Honda auf seine Philosophie der totalen Kontrolle zurück. Hat am Ende so mancher Zielgeraden nix genutzt, da fuhr die Konkurrenz schlichtweg vorbei und davon. Jenseits der Rennstrecke mag die Leistung im Fahrbetrieb kein Thema sein, aber wir reden hier von Supersportlern - und da ist die Spitzenleistung immer im Fokus. So ganz einfach lässt Honda allerdings auch bei der neuen CBR 1000 RR von seiner Philosophie nicht ab.

Mit 192 Pferden hat die Fireblade jetzt ganz 11 Pferde mehr im Stall als bisher, was hauptsächlich auf der deutlich höheren Verdichtung von nun 13:1 und den 2 Millimeter größeren Einlässen sowie der Verwendung edler Materialien basiert. Nicht zu vergessen ist der komplett neu entwickelte Auspuff, der zum einen die Euro 4 Norm erfüllt und zum anderen durch seine Klappensteuerung mehr Power bei niedrigen Drehzahlen bietet. Dennoch kann man sich die Frage stellen wieso der größte Motorenhersteller der Welt und amtierende MotoGP-Weltmeister hier mal nicht einen raushaut und der Konkurrenz zeigt was man so drauf hat.

Insgesamt steht unter dem Strich 2017 trotzdem die wohl böseste Fireblade aller Zeiten auf der Straße, die selbst im 4.Gang auf Start-Ziel noch ohne Ende das Vorderrad erhebt. Insbesondere in der unteren Hälfte des Drehzahlbandes, hat sie mehr Druck und eine sehr lineare Leistungsentfaltung. Gerade diese Power sorgt für die von Honda so gerne erwähnte „Total Control“, da man aus den Ecken deutlich schneller und nachhaltiger herauskommt. Aber es lässt sich auch nicht wegdiskutieren, dass jenseits der 280 Sachen 10 bis 15 PS für weiteren Druck sorgen würden.



Fireblade SP – maximale Flexibilität in Sachen Fahrwerk

Wesentliche Bestandteile der Fireblade SP sind das semiaktive Fahrwerk von Öhlins und die Brembo-Stopper mit Kurven-ABS. Die NIX30 Gabel und das TTX36 Federbein werden über das Öhlins eigene Steuergerät per Servostellmotoren direkt angesteuert. Hierbei handelt es sich um voll elektronisch einstellbare Federelemente, sodass jeglicher traditionelle Einsatz von Schraubendreher endgültig Geschichte ist. Zum einen ermöglicht es die voll automatische Justierung zur aktuellen Fahrsituation in Echtzeit und zum anderen, kann der Pilot sein Fahrwerk fix am Dashboard einstellen und muss nicht mehr aufwendig per Notizzettel und Werkzeug rumhantieren.

Im manuellen Betrieb sind 3 Modi (M1 bis M3) analog der Fahrzeugmodi voreingestellt, die je nach Einsatzgebiet bereits eine gute Ausgangsbasis darstellen. Von dieser Vorkonfiguration aus hat man die Möglichkeit in 5% Schritten das Fahrwerk auf seine Bedürfnisse einzustellen und diese Konfiguration zu speichern. Im Grunde nichts anderes wie bisher, aber halt per Dashboard und nicht per Werkzeug.

Der interessantere Modus ist die Automatik. Hier gibt es wiederum 3 voreingestellte Modi (A1 bis A2) zu den entsprechenden Fahrzeugmodi. Nun ist es aber so, dass das Öhlins „Smart EC Suspension System“ mit Hilfe der Daten aus dem Bosch Gyro-Sensor das Fahrwerk in Echtzeit nachjustiert und so immer optimale Bedingungen herstellen kann. Die Einstellungen erfolgen bis zu 80 mal pro Runde und basieren auf abertausenden Testkilometern.

Dies bedeutet nun aber nicht, dass alles fix vorgegeben ist! Die Grundkonfiguration basiert auf einer neutralen Abstimmung mit Straßenreifen. Man hat die Möglichkeit jeweils 5 Schritte in beide Richtungen zu verstellen. Hierfür werden die Einstellmöglichkeiten in 4 Kategorien unterteilt. „General“ regelt das grundsätzliche Niveau, „Brake“ regelt das Verhalten auf der Bremse, „Corner“ betrachtet das Fahrwerk in Schräglage und „Acceleration“ widmet sich der Beschleunigungsphase zu. Wie gesagt, den jeweiligen Zustand liefert der Bosch Gyro-Sensor alle 10ms. Das elektronische Dämpferpaket verstellt nun die Druck- und Zugstufe entsprechend, was in 100 feinen Schritten erfolgen kann.

Um der SP gerecht zu werden, stand sie nicht auf den serienmäßigen Bridgestone RS10, sondern auf racetauglichen V02 Slicks. Heizdecken runter, Zündung an, Starterknopf drücken, Gang rein und Action. Fahrmodis, Power Selector, mehr oder weniger Motorbremse, Torque Control in 9 Stufen und nun noch jeweils 10 Stufen in 4 Fahrwerkskategorien – wer soll das verstehen? Easy! Die Honda Menüführung ist so intuitiv, verständlich und übersichtlich, dass man ohne zur Rate Ziehung eines Handbuchs an den richtigen Parametern drehen kann. Hier muss also keiner Angst haben, dass es ihn überfordert.

Gleich nach wenigen Metern stellt man eine deutliche Veränderung zur Standard-Fireblade fest. Die Öhlins Federelemente sprechen viel sensibler an und geben deutlich bessere Rückmeldung. Auch die Brembo 4-Kolben-Monoblock-Bremszange packt deutlich bissiger zu, wobei man diese auch schon noch aggressiver kennt. Gerade beim Anbremsen auf welligem Untergrund, lupft die Fireblade das Hinterrad doch mehrfach an, was mit Hilfe der Rear Lift Control (RLC) sanft eingefangen wird. Gleiches gilt für überarbeitete und ebenfalls leichter gewordene Anti-Hopping-Kupplung, die überflüssigen Zugkräften beim schnellen Runterschalten erfolgreich den Garaus macht. Da stempelt nun überhaupt nichts mehr.

Also, die Basis ist gelegt, so kann man sich im letzten langen Turn voll und ganz auf das elektronische Fahrwerk konzentrieren. Also mal schnell ein paar Runden in der Standardkonfiguration. Hmm – will nicht so richtig passen. Die Fireblade SP lenkt nur störrisch ein und beim Rausbeschleunigen wird's zum Rodeo Ritt. Dazu kommt noch völlig instabiles Anbremsverhalten auf welligem Untergrund. Hilft nix, kurz raus und Hand anlegen: General 2 Stufen härter, Acceleration 1 Stufe hoch, Corner und Brake etwas weicher. Speichern und gleich wieder raus auf die Strecke. Wow, man spürt sofort einen gravierenden Unterschied. Einlenken ist auf einmal spielerisch und punktgenau, auf der Bremse bricht sie nur noch marginal aus und das Rausbeschleunigen geht deutlich besser. Zurück in die Box. General auf Maximum und Action. Nun passt das Einlenken wieder nicht so perfekt. Also nochmals rein in die Box, Acceleration und Brake jeweils eine Stufe hoch, Gang rein und Gas. Passt! Passt richtig gut!

Nach knapp 30 Minuten testen und nachstellen war die richtige Fahrwerkseinstellung gefunden. Nun blieben noch 15 Minuten um intensiv anzugasen. Also bergab in Richtung Start-Ziel, Gas aufziehen und bis zu den Curbs raustragen lassen. 3.Gang es geht leicht bergauf, die Blade streckt das Vorderrad in die Höhe. 4.Gang rein, das Rad bleibt oben und setzt nach einigen Metern geschmeidig auf – die Wheeliekontrolle arbeitet präzise. Klein machen – selbst hinter der kleinen Scheibe finden Großgewachsene erstaunlich guten Windschutz. 5.Gang, nahe an den Drehzahlbegrenzer, kurz vor dem 250 Meter Schild, voll in die Bremse, drei Gänge runter. Schnelle rechts, rollen lassen, wieder rechts, kurz Gas, außen anbremsen. Enge rechts, schnell umlegen auf links, dabei den 3.Gang einlegen, da ich später nicht mehr mit dem Fuß drunter komme. Nicht zu früh reinziehen, Gas, über die Curbs, Vollgas. 3.Gang bis zum Begrenzer, hart anbremsen, enge links, aufpassen Bodenwelle im inneren Teil. Aufrichten und Vollgas, die Traktionskontrolle arbeitet unaufgeregt, 3.Gang, Bremse leicht antippen, rechts, kurz Gas, runterschalten in den Zweiten. Enge rechts, Gas, 3.Gang auf der Kuppe, mutige sein und Gas stehen lassen, woowow wird die leicht vorne und wheelt über'n den Berg. Bergab, 4.Gang, Vollgas, links durchs Tal und über die blinde leichte Rechts, anbremsen, ein Gang runter, hart rechts. Jetzt wieder bergab, links mit Vollgas, raustragenlassen. Hart außen anbremsen, einen Gang runter, warten, beherzt links reinziehen, kurz Gas, die Traktionskontrolle rettet mich über den welligen und neuen Belag, Bremse kurz antippen, wieder warten und rechts rein. Nun 3.Gang, Vollgas in die blinde Rechts bergab, kurz Gas lupfen und dann von außen reinziehen, Gas voll aufdrehen, Bääm. Mega Kurs!

Text: Rainer Friedmann

Bilder: Honda/Friedmann

Jetzt weiterlesen - Honda CBR 1000 RR Fireblade – Fahrbericht:





1. [News](#)
2. [Bildergalerie](#)
3. [Technische Daten](#)
4. [Fahrzit](#)

Gefällt mir Teilen 31 Personen gefällt das. Sei der/die Erste deiner Freunde.

Suche nach Testberichten

Stichworte...
Marke...
Modell...
Kategorie...
Suche

Neue Motorräder in der Community

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 