

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

06.November 2017

HONDA CB1000R 2018



Hondas beliebtes sportliches Naked-Bike, die CB1000R, präsentiert sich 2018 mit „Café Racer“ inspiriertem, minimalistischem Styling. Der Vierzylinder verfügt über 20 PS (15 kW) mehr Leistung, verbesserten Durchzug und Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff). Drei Riding Modes stehen zur Auswahl und stimmen Leistung, Motorbremse sowie Honda Selectable Torque Control (Traktionskontrolle) in unterschiedlicher Weise ab. Neuer Rahmen, hochwertige Showa Federelemente und Radialbremsen komplettieren das Bike. Ebenfalls angeboten wird eine spezielle „CB1000R+“ Version mit Honda Premium Zubehör ab Werk.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör und „CB1000R+“
5. Technische Daten

1. Einleitung

Motorräder und die Erwartungshaltungen ihrer Fahrer haben sich über Jahrzehnte hinweg immer wieder verändert. Welche Modelle angesagt sind, welche Designs vorherrschen, auch Feeling und Zeitgeist sind unterschiedlich. Honda hat reagiert und mit Ingenieurskunst und technischer Kreativität neue Motorradmodelle und neue Konzepte entwickelt, die die Wünsche der Kunden erfüllen und auch oft deren Erwartungen übertreffen. Die neue CB1000R ist ein Beispiel dafür.

Die CB1000R des Modelljahrs 2018 bewegt sich weg vom üblichen Vorgehen, Sportmaschinen einfach zu Naked-Bikes zu transformieren. Begeisternde Technik und Funktion wird mit frischen Ansätzen aus Design und Ästhetik verknüpft. Die neue CB1000R unterscheidet sich erheblich vom gleichnamigen Vorgänger, vom radikalen optischen Auftritt wie auch in Performance, Fahrgefühl und Ausstattung.

Hondas Entwickler verpassten dem erfolgreichen Streetfighter eine neue Identität. Performance-Parameter und Ausstattungs-Features wurden geschärft und völlig Neues wurde hinzugefügt. Unter dem Design-Motto „Neo Sports Café“ wurde ein ultra-minimalistischer Look umgesetzt, mit einer Vielzahl von Echtmetall-Oberflächenlösungen. Das Ergebnis ist die CB1000R, eine Maschine mit neuer, eigener Identität, inspiriert von und hergeleitet aus Sport Naked- und Café Racer-Einflüssen.

Das neue Konzept steht kompromisslos für Fahrspass als wesentliches Element. Die neue CB1000R bringt alles mit, um Bikes mit traditionell fokussiertem Konzept auf kurvenreichen Strecken in den Schatten zu stellen und dem Besitzerstolz zu schmeicheln. Was immer künftigen Fahrern wichtig scheint – Design-Ästhetik, Fahrspass, Emotionen, Performance oder Hightech-Features – die neue CB1000R bedient alle Ansprüche und begeistert Enthusiasten.

S. Uchida, Projektleiter der CB1000R, Modelljahrgang 2018

„Das Bestreben von Honda ist immer, zukunftsorientiert zu handeln und führend in neuen Bereichen zu sein. Im gesättigten Naked-Sektor war uns bewusst, dass ein grosser Schritt bei der Entwicklung der neuen CB1000R nötig war, und zwar über die Performance hinaus. Nicht nur Fahrspass und Emotionen galt es zu wecken, sondern auch Besitzerstolz und das Verlangen nach Individualität und Einzigartigkeit. Wir haben eine komplett neue Richtung eingeschlagen und sind sehr stolz auf das Ergebnis, sowohl was die funktionalen

Qualitäten betrifft als auch alle Aspekte die das Design betreffen.“

2. Modellübersicht

Die CB1000R 2018 kombiniert elegant Weniger mit Mehr. Beachtliche und leicht zu nutzende Motorleistung mit modernsten elektronischen Fahrhilfen sowie minimalistischem Styling, das innovativ und selbstbewusst ist.

Der Vierzylindermotor wurde überarbeitet und die Spitzenleistung mit 107 kW (145 PS) um 16 % gesteigert und das Drehmoment im mittleren Bereich um 5 % verbessert. Dort, wo es am meisten Fahrspass bringt. Das Bike ist auch um 4 % kürzer übersetzt, was die sportlichen Qualitäten im Fahrbetrieb unterstützt. Die CB1000R beschleunigt damit in den ersten 3 Gängen bis 130 km/h noch spritziger als eine CBR1000RR. Eine Assist-/Slipper-Kupplung hilft, die Power problemfrei abzurufen.

Die CB1000R verfügt über Throttle By Wire und drei Fahrmodi sowie einem frei konfigurierbaren USER Modus. Einstellbare Parameter sind jeweils Power/P (Leistung), Engine Brake/EB (Motorbremse) und Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle). Die vorkonfigurierten Programme decken unterschiedliche Ansprüche und Bedingungen praxisgerecht ab. Die Auspuffanlage produziert ein Klangbild, das mit dem Fahrzeugcharakter übereinstimmt.

Die neue CB1000R ist 12 kg leichter als das Vorgängermodell und somit ein um 20 % verbessertes Leistungsgewicht. Sie ist auch kleiner und kompakter, die Sitzposition fällt relaxter aus. Der radikale neue optische Auftritt umfasst einen neuen Mono-Backbone-Stahlrahmen, eine Showa Upside Down Big Piston-Vorderradgabel sowie eine Hinterradaufhängung mit Showa Monoshock-Federbein. Radial montierte Bremszangen, ABS-Bremssystem sowie ein 190er Hinterradreifen ergänzen das Chassis.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Chassis

- ***Minimalistisches Neo Sports Café-Design***
- ***Ultrakompakte Silhouette***
- ***Neuer und leichter Mono-Backbone Stahlrahmen***
- ***Einstellbare Showa-Federelemente vorne und hinten***
- ***Doppelte radial verschraubte Vierkolben-Bremszangen vorne***
- ***Eine „CB1000R+“ Version wird auch verfügbar sein, ausgestattet mit Quickshifter und Honda Premium Zubehör ab Werk***

Das Styling der CB1000R 2018 schlägt eine neue Richtung abseits des Naked Bike-Mainstreams ein. Der optische Auftritt ist einzigartig, kraftvoll und ästhetisch und stellt eine Verbindung aus Retro-Minimalismus und dynamischer Ausstrahlung dar. Jedes Detail wurde mit besonderer Hingabe gestaltet. Das Performance-Potential der CB1000R wird betont.

Die Proportionen sind kompakter als beim Vorgängermodell, die Silhouette mutet leicht trapezförmig an. Der Überhang des apart gestalteten Rundscheinwerfers fällt 90 mm kürzer aus. Kennzeichenhalterung und Hinterradabdeckung sind an der Schwinge montiert. Entsprechend kurz geformt konnte das Aluminiumheck gestaltet werden, das auf der Unterseite mit Beifahrer Haltegriffen versehen ist.

Metallische Oberflächen zieren eine Vielzahl von Bauteilen und Oberflächen, als Reminiszenz an frühere Café Racer-Traditionen. Brüniertes Aluminium kommt bei Kühlerabdeckungen und Airbox-Cover zum Einsatz, Gussaluminium für Motorgehäuse, Zylinderkopf und Kettenradträger. Der flanschlose Stahltank ist glänzend lackiert.

Die Lichtanlage besteht aus LED-Technik. Der Rundscheinwerfer mit metallisch lackiertem Lampenring ist mit einem hufeisenförmigen Leuchtelement und zweigeteiltem Reflektor ausgestattet. Das Rücklicht zeigt elegant einen halbrunden Leuchtstreifen, mit aktiviertem Bremslicht leuchtet eine grössere Fläche auf. Die T-förmige Instrumentenanzeige im gleichen Farb-Finish wie der Lampenring, ist in die obere Gabelbrücke integriert, eine extravagante Lösung, die Raum und Gewicht spart. Das Zündschloss ist vorne am Tank positioniert.

Die CB1000R hat einen neuen Mono Backbone-Stahlrahmen. Aus Aluminium gefertigte seitliche Rahmenteile nehmen die Einarmschwinge auf, die mit 574,2 mm Baulänge 14,7 mm kürzer ausfällt als zuvor.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 25°, der Nachlauf 100 mm. Der Radstand wuchs um 10 mm auf 1'455 mm. Das Gewicht vollgetankt beläuft sich auf 212 kg – 12 kg leichter als das Vorgängermodell. Der Fahrzeugschwerpunkt der neuen CB1000R liegt 5 mm höher als bisher, was sich auf die Agilität positiv auswirkt. Die Radlastverteilung: 48,5 % vorne und 51,5 % hinten.

Das Sitzdreieck gestattet eine entspannte Körperhaltung. Der breite Aluminium-Lenker ist 12 mm breiter und 13 mm höher angeordnet als beim Vorgänger. Die Sitzhöhe wurde um 5 mm auf 830 mm angehoben. Der Stahltank ist breitschultrig modelliert, gleichzeitig sorgen tiefe seitlichen Sicken für ausreichend Knieraum und Bewegungsfreiheit.

Die Showa Big Piston-Gabel ist voll einstellbar. Der Aufbau dieser Gabel ist getrennt: Ein Gabelholm nimmt die Federung auf, die andere Seite die Zug- und Druckdämpfung. Die Abstimmung deckt einen breiten Bereich unterschiedlicher Ansprüche ab. Der Showa Hinterraddämpfer lässt sich bei der Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung wunschgemäss einstellen.

Die Doppelscheibenbremse mit radial angeschlagenen Vierkolben-Bremszangen greift auf 310 mm grosse, schwimmend gelagerte Bremsscheiben zu. Am Hinterrad verzögert eine Zweikolbenzange die 256 mm grosse Scheibe. Ein Zweikanal-ABS-System gehört ebenso dazu. Die 6 Zoll-Hinterradfelge ist neu mit einem Reifen der Dimension 190/55 ZR17 bestückt (Vorgängermodell 180/55 ZR17). Der Vorderradreifen bleibt in der Grösse unverändert 120/70 ZR17.

Eine „CB1000R+“ Version mit einer noch umfangreicheren und edleren Ausstattung wird auch angeboten. Sie umfasst Quickshifter, Heizgriffe und weitere Premium-Teile aus dem Honda Original Zubehörprogramm wie Cockpitabdeckung, Sitzabdeckung, vorderer

Kotflügel und Hinterrad-Abdeckung aus Aluminium und einen Kühlerschutz.

3.2 Motor

- ***Von der CBR1000RR abgeleiteter Vierzylinder mit 20 PS (15 kW) mehr Leistung als das Vorgängermodell***
- ***Drehmomentstark und bestes Ansprechverhalten***
- ***Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und 3 Fahrmodi***
- ***Leistung, Motorbremse und Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) in je 3 Stufen einstellbar***
- ***4-2-1 Abgasanlage, leichtgewichtig und mit ansprechendem Sound***
- ***Assist-/Slipper-Kupplung***

Das 998 cm³ DOHC-Vierzylinder-Motor der CB1000R 2018, dessen Architektur und Layout von der CBR1000RR Fireblade stammen, wurde überarbeitet, um Leistung als auch Drehmoment signifikant zu steigern. Zur Verfügung stehen nunmehr maximal 107 kW (145 PS) Leistung bei 10'500/min und max. 104 Nm Drehmoment bei 8'250/min. Das Vorgängermodell leistete 92 kW (125 PS) bei 10'000/min und 99 Nm bei 7'750/min. Bohrung und Hub betragen unverändert 75 mm x 56,5 mm. Das Verdichtungsverhältnis wurde um 0,4 auf 11,6:1 angehoben. Die Kolben sind wie bei der CBR1000RR SP Fireblade nun geschmiedet anstatt gegossen.

Der sorgfältig abgestimmte Reihen-Vierzylinder entfaltet seine maximale Durchzugskraft zwischen 6'000 und 8'000 Touren, also in jenem Bereich, den Strassenfahrer am meisten nutzen und der mitreissenden Fahrspass maximal unterstützt. Seine Qualitäten stellt das neue CB1000R-Triebwerk insbesondere im Alltag unter Beweis, da es schöne Laufkultur mit Durchzugskraft mit gut beherrschbarer Spitzenleistung verbindet, die jederzeit sportliche Fahrleistungen und mühelose Überholmanöver ermöglichen. Der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser beginnt bei 11'500 Touren, der Drehzahlbegrenzer setzt bei 12'000/min ein.

Beim Motor konzentrierten sich die Entwickler auf die Verbesserung des Gasdurchsatzes im Zylinderkopf. Der Hub beim Einlass-Ventil wurde auf 8,5 mm und beim Auslass-Ventil auf 8,1 mm geändert (vorher 7,9 und 7,8 mm). Der Durchlass im Drosselklappenkörper wurde um 8 auf nun 44 mm vergrößert, im Einklang mit dem vergrößerten Einlasstrakt. Optimiert wurde ebenfalls die Form der Brennräume. Auch Airbox, Luftzuführung und Luftfilter sind überarbeitet, um eine vereinfachte und reibungslosere Luftströmung in den Motor zu gewährleisten.

Gleichzeitig wurde das Getriebe um 4 % kürzer übersetzt, so dass das Motorrad noch sportlicher im Bereich zwischen 30 und 130 km/h die Gänge wechselt. Eine neue Assist-/Slipper-Kupplung reduziert die Betätigungskräfte am Handhebel und wirkt bei sportlich-ambitionierten Runterschalten (bei höheren Drehzahlen) einem stempelnden Hinterrad entgegen.

Die neue Auspuffanlage der CB1000R wirkt sich unterstützend auf kraftvollen Durchzug aus und hilft bei der Gewichtsreduzierung. Die 4-2-1-Anlage ist in den Krümmern mit vier

Katalysator-Elementen bestückt. Hinter der Haupt-Expansionskammer ist ein Doppelkammer-Enddämpfer angeordnet. Zwischengeschaltet (vor den Kat-Einsätzen) ist ein Verbindungsrohr, das die Drehmomententfaltung ab 5'000 Touren verbessert. Die Abgasanlage wiegt 11,2 Kilo und ist damit 4,5 kg leichter als beim Vorgängermodell. Für ein sportliches Klangbild jenseits von 5'500 Touren wurde aufwändiges Sound-Engineering betrieben.

Neu an der CB1000R ist Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff). Diese Technik gestattet eine maximale Kontrolle der Motorleistung. Dafür stehen drei vorkonfigurierte Fahrmodi zur Auswahl (SPORT, STANDARD, RAIN) sowie ein benutzerdefiniertes viertes Programm (USER), wählbar mit Hilfe eines Schalters links am Lenker.

Zu Verfügung stehen jeweils drei Stufen zu Power/P (Motorleistung), Engine Brake/EB (Motorbremse) und Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle). Die HSTC Traktionskontrolle kann auch gänzlich ausgeschaltet werden. Die drei Fahrmodi setzen sich aus verschiedenen Kombinationen dieser Parameter zusammen.

STANDARD – bei diesem Fahrprogramm sind die mittleren Settings für Leistung, Motorbremse und Traktionskontrolle aktiviert. Im ersten und zweiten Gang werden dazu die Leistungsspitzen gekappt, die Kraftentfaltung erfolgt etwas unter dem des Sport-Level und mit reduziertem Drehmoment bei halb aufgedrehter Gasgriffstellung. Das System erlaubt jedoch bei sportlicher Fahrweise leichte Hinterradrutscher an der Traktionsgrenze und ein Abheben des Vorderrads beim Beschleunigen oder Wheelies.

SPORT – dieses Fahrprogramm bietet eine Kombination aus hoher Leistung, niedrigster Motorbremse und geringster Traktionskontrolle. Leistung und Drehmoment können zu 100 % und bei voll geöffneter Drosselklappe in allen sechs Gängen abgerufen werden.

RAIN – dieses Fahrprogramm kombiniert die niedrigste Leistungsabgabe, eine mittlere Motorbremsen-Intensität und früh regelnde Traktionskontrolle. In den ersten drei Gangstufen werden die Motorleistung und die Entfaltung des Drehmoments reduziert.

USER – Hier bleibt es dem Fahrer überlassen, seinen Fahrmodus beliebig zu konfigurieren und zu speichern. Bei jedem der drei Parameter besteht die Möglichkeit, aus jeweils drei möglichen Einstellungen zu wählen.

Das Cockpit ist neu mit einem Shift-up Indicator ausgestattet, der sich am rechten oberen Eck des Dashboards aktivieren lässt. Die LED-Leiste blinkt mit zunehmender Frequenz weiss auf oder leuchtet wechselnd von Gelb bis Bernsteinfarben und Pink, wenn die Drehzahl den voreingestellten Wert überschreitet, um zum Hochschalten zu animieren. Ebenfalls vorhanden sind eine ECO-Fahranzeige, eine Ganganzeige sowie eine Anzeige für den jeweils verwendeten Fahrmodus.

Der neue Motor der CB1000R weist trotz gesteigertem Leistungsvermögen einen effizienteren Verbrauch auf. Im WMTC-Modus gemessen werden pro Liter Kraftstoff 17,2 km zurückgelegt (Vorgängermodell 16,9 km pro Liter).

4. Honda Original Zubehör und „CB1000R+“

Ein umfassendes Programm aus Honda Original Zubehör wird für die CB1000R Modelljahr

2018 erhältlich sein:

Quickshifter

Heizgriffe

12-V-Steckdose

Instrumenten-Abdeckung

Sitzabdeckung

Vorderer Kotflügel aus Aluminium

Hinterrad-Abdeckung aus Aluminium

Alcantara-Sitz für Fahrer und Beifahrer

Felgensticker

Motorgehäuseschutz

Tank Pad

Tankrucksack

Soziussitztasche

Die CB1000R wird zusätzlich in einer werksseitig umfangreicher ausgestatteten „CB1000R+“ Variante mit Premium Zubehör angeboten. Dieses umfasst: Heizgriffe, vorderer Kotflügel und Hinterrad-Abdeckung aus Aluminium, Cockpitabdeckung, Sitzabdeckung, Kühlerschutz mit CB1000R Logo und Quickshifter.

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, DOHC Reihen-Vierzylinder, Viertakt, 16 Ventile
Ventile	4
Hubraum	998 cm ³
Bohrung x Hub	75 mm x 56,5 mm
Verdichtung	11,6:1
Max. Leistung	145 PS (107 kW) bei 10'500/min
Max. Drehmoment	104 Nm bei 8'250/min
KRAFTSTOFFSYSTEM	

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektron. Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	16.2 Liter
Benzinverbrauch	17,2 km/l (WMTC-Messzyklus)
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batterie	12V / 8,6AH
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Mono Backbone, Stahl
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	2'120 mm x 789 mm x 1'095 mm
Radstand	1'455 mm
Lenkkopfwinkel	25 °
Nachlauf	100 mm
Sitzhöhe	830 mm
Bodenfreiheit	135 mm
Gewicht vollgetankt	212 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Showa SFF-BP USD Gabel
Hinten	Showa BRFC (Balance Free Rear Cushion) Federbein
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussfelgen

Hinten	Aluminiumgussfelgen
Reifen vorne	120/70 ZR17
Reifen hinten	190/55 ZR17
BREMSEN	
ABS	2 Kanal
Vorne	310 mm Doppelscheibenbremse
Hinten	256 mm Scheibenbremse
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Instrumente	LCD
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäss WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstrassen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Strassenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.