

## CBR1000RR Fireblade



Toutes ces caractéristiques sont indicatives et peuvent évoluer sans préavis.

# CBR1000RR Fireblade

**2008** Synthèse



## Plus légère et plus performante pour un contrôle parfait dans toutes les conditions

Que l'on se réfère à ses dimensions ultra-compactes où à son incroyable facilité à répondre aux ordres de son pilote, tout ce qui touche à la CBR1000RR marque irrémédiablement l'histoire des supersportives de grosse cylindrée. Avec des caractéristiques aussi pointues que le réservoir de carburant centralisé, la suspension arrière Unit Pro-Link, les étriers de frein avant à montage radial, le révolutionnaire système d'amortisseur de direction HESD emprunté à la RC211V de MotoGP ou encore un poids très faible, la CBR1000RR Fireblade a toujours été capable de performances exceptionnellement élevées.

Issue de cette tradition prestigieuse, la nouvelle CBR1000RR Fireblade nous arrive avec des dimensions encore plus compactes, un cadre, un moteur et des composants d'une légèreté phénoménale mais aussi une liste impressionnante de technologies et d'équipements novateurs tels qu'un échappement bas ou encore un nouvel embrayage à glissement assisté pour un pilotage plus efficace que jamais sur tous les terrains...

## Évolutions

Optimisée et revigorée par un poids encore abaissé, des performances encore plus affûtées et un comportement toujours plus facile à maîtriser, la CBR1000RR 2008 revendique une longue liste d'évolutions qui vont lui permettre de maintenir sa suprématie sur la piste et sur la route pour les saisons à venir.

### Évolutions stylistiques

- Nouvel habillage plus léger et plus compact, privilégiant résolument la fonction par rapport à la forme.
- Pointe avant et partie arrière radicalement raccourcies dans le sens d'une centralisation des masses encore plus poussée et d'une masse encore réduite pour de meilleures performances.
- Pointe avant plus courte et plus proche de la colonne de direction pour un comportement plus vif.
- Nouveau dessin plus dynamique de la pointe avant et des optiques de phare.
- Nouveaux rétroviseurs avec clignotants intégrés.
- Nouvelle instrumentation plus compacte et offrant une image plus dynamique.
- Nouvelles prises d'air aménagées dans la pointe avant pour une meilleure admission de l'air frais (en remplacement de la précédente prise centrale au-dessus du radiateur).
- Grâce à l'adoption d'un échappement inférieur, selle et partie arrière plus compactes et plus légères, suivant ainsi les développements effectués sur la RC212V de MotoGP.
- Manuel du propriétaire, outillage de bord et antivol en U optionnel regroupés dans un logement ultra-compact aménagé dans la partie arrière.

## Évolutions dynamiques

### Motorisation

- Nouveau moteur plus compact et plus léger de 2,5 kg. L'alésage est augmenté de 1 mm tandis que la course est réduite de 1,4 mm pour une puissance supérieure.
- Zone rouge portée de 12 250 tr/min à 13 000 tr/min.
- Nouveau bloc-cylindres indépendant en remplacement du précédent système de bloc-cylindres et carter supérieur monobloc. Nouveaux cylindres non chemisés de type JCP (Jet-flow Circulation Plating) en remplacement des précédents cylindres avec chemises composites céramique.
- Nouvelles soupapes d'admission en titane avec doubles ressorts concentriques pour une distribution plus précise à hauts régimes.
- Nouveaux pistons forgés plus large (+1 mm d'alésage) sans augmentation du poids pour des montées en régimes plus vives.
- Nouvel embrayage à glissement assisté permettant d'estomper les effets du frein moteur lors des rétrogradages et d'obtenir des réaccélération plus efficaces. L'entraînement par câble de l'embrayage permet une meilleure sensibilité et plus de douceur à la commande.
- Nouveau radiateur plus grand mais plus étroit permettant d'améliorer la capacité de dispersion tout en réduisant la largeur du carénage.
- Nouvel échappement compact placé en position inférieure pour améliorer la centralisation des masses tout en optimisant la garde au sol en virage.
- Valves d'admission et d'échappement à contrôle électronique pour un bruit limité et des performances optimales.
- Bruit à l'échappement et rejets réduits tout en limitant le poids.

### Partie cycle

- Poids total sensiblement réduit par rapport au modèle actuel et à la concurrence pour offrir le rapport poids/puissance le plus avantageux de la catégorie.
- La nouvelle conception de la partie cycle améliore la centralisation des masses pour un contrôle encore plus précis et un pilotage encore plus facile ; le comportement dynamique d'une 600 cm<sup>3</sup> avec la puissance d'une 1000.
- Nouveau cadre réalisé à partir de 4 éléments en aluminium, plus léger et plus étroit (-30 mm) que le modèle précédent, pour une plus grande facilité de pilotage et une meilleure maniabilité.
- Nouvelle construction du cadre permettant une réduction de la largeur en même temps qu'une nette augmentation de la rigidité (+13% en latéral, +40% en torsionnel et +30% en vertical).
- Boucle arrière en aluminium plus compacte et plus courte.
- Nouveau bras oscillant hybride en aluminium extrudé/pressé, plus long de 15 mm (l'empattement reste globalement inchangé).
- Système de suspension arrière Unit-Pro-Link intégré au bras oscillant avec monoamortisseur HMAS entièrement réglable, globalement inchangé par rapport au modèle actuel.
- Écartement des tubes de fourches réduit de 10 mm (de 214 mm à 204 mm) pour des réactions plus vives aux impulsions données sur les bracelets. Déport de fourche augmenté de 2,5 mm (de 25 à 27,5 mm) pour un meilleur comportement dynamique général. Les supports d'axe de roue présentent un nouveau dessin qui accroît la rigidité tout en limitant le poids.
- Nouvelles roues en alliage à 3 branches creuses offrant des parois plus fines afin de limiter le poids (AV : -240 g ; AR : -370 g).
- Nouvelle chaîne de transmission finale RK à joints toriques X-ring plus légère de 101 g.

- Nouveaux étriers de frein avant de construction monobloc afin de limiter le poids et d'augmenter la rigidité. De nouveaux pistons en aluminium à traitement chromé remplacent les anciens pistons en acier au profit du poids et de la longévité. Au total, le poids non suspendu a été réduit de 430 gr.
- Nouvelles pistes de freins flottantes à 6 frettes (10 auparavant) afin de limiter le poids. Les perçages de diamètre variable améliorent le ressenti du freinage tout en permettant une réduction du poids.
- Rapport de levier de frein avant légèrement modifié afin d'améliorer la réactivité. Les nouvelles durits de frein avant sont plus légères.
- Nouvel amortisseur de direction électronique HESD de seconde génération, dérivé de celui de la CBR600RR et installé derrière la colonne de direction plutôt qu'au dessus.
- Nouvelle batterie 12V/ 7Ah plus compacte et 1 kg plus légère que l'ancienne batterie de 10Ah. Une révision des caractéristiques du démarreur et une modification du rapport de démultiplication de son entraînement garantissent un fonctionnement optimal avec une puissance électrique inférieure.
- Nouvelle béquille latérale en aluminium.

# Caractéristiques

General		
Modèle		CBR1000RR Fireblade
Type du modèle		type ED
Moteur		
Type		4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée		999,8 cm <sup>3</sup>
Alésage x Course		76 x 55,1 mm
Rapport volumétrique		12,3 à 1
Puissance maxi.		130,7 kW à 12 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.		113,8 Nm à 8 500 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti		1 200 tr/min
Capacité d'huile		3,8 litres
Alimentation		
Carburateur		Injection électronique PGM-DSFI
Diamètre de passage		46 mm
Filtre à air		Sec, 2 cartouches cylindriques en papier
Capacité de carburant		17,7 litres (y compris témoin de réserve à diodes à 4 litres)
Système électrique		
Allumage		Digital contrôlé par microprocesseur
Calage de l'allumage		3,2° AvPMH (ralenti)~ 45° AvPMH (7 500 tr/min)
Bougie		IMR9C-9HES (NGK); VUH27EC (ND)
Démarrage		Électrique
Batterie		12 V / 7 Ah
Alternateur		350 W
Phares		12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 55 W x 2 (route)
Transmission		
Embrayage		Multidisque en bain d'huile avec ressort à diaphragme
Entraînement		Mécanique par câble
Boîte		6 rapports
Réduction primaire		1,717 (79/46)
Rapports	1	2,286 (32/14)
	2	1,778 (32/18)
	3	1,500 (33/22)
	4	1,333 (32/24)
	5	1,214 (34/28)
	6	1,138 (33/29)
Réduction finale		2,625 (42/16)
Transmission finale		Chaîne à joints toriques rivée au pas de #530

Cadre		
Type		Double poutre aluminium composite type Diamond
Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 075 x 685 x 1 130 mm
Empattement		1 405 mm
Angle de chasse		23° 18'
Trainée		96,3 mm
Rayon de braquage		3,2 m
Hauteur de selle		831 mm
Garde au sol		130 mm
Poids tous plein faits		199 kg (AV: 105 kg; AR: 94 kg)
Capacité de transport maxi.		180 kg
Poids en charge		379 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche inversée à cartouches ø 43 mm HMAS réglable en précharge, compression et détente, débattement 120 mm
	Arrière	Monoamortisseur à gaz Unit Pro-Link HMAS réglable en précharge (13 pos.), compression et détente (vis sans fin), débattement 135 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 3 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 3 branches
Jantes	Avant	17M/C x MT3,50
	Arrière	17M/C x MT6,00
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière	190/50 ZR17M/C (73W)
Pression	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa
Freins		
Type	Avant	Double disque hydraulique ø 320 x 4,5 mm avec étriers 4 pistons et plaquettes frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 220 x 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes frittées