

2006

CBR1000RR
FIREBLADE
PRESSEINFORMATION

Einleitung

Die Einführung der neuen Fireblade in 2004 markierte ein neues Kapitel in der Supersport-Entwicklung. Bereits 1992 hatte Honda mit der legendären CBR900RR ein Kraftpaket der Einliterklasse in einen erstaunlich leichten und kompakten Aluminium-Doppelrohrrahmen verbaut und damit die „Light is Right“-Revolution in der Supersportklasse initiiert. So setzte die CBR900RR neue Maßstäbe für die Performance einer ganzen Generation von Big Bikes - und das auf der Straße genauso wie auf der Rennstrecke.

Die CBR1000RR Fireblade folgte in dieser Tradition mit einer Hubraumvergrößerung und einer vollkommen neuen Motor- und Fahrwerkskonstruktion auf der Grundlage des siegreichen und bewährten MotoGP-Champions, der RC211V. Hochleistungsmerkmale wie der Aluminium-Druckgussrahmen, der kompaktere Hochleistungsmotor mit dualer sequentieller Kraftstoffeinspritzung, die „Unit Pro-Link“-Hinterradaufhängung, die radial montierten Scheibenbremsen vorn und ein einzigartiger elektronischer Lenkungsämpfer wurden direkt von der Rennmaschine auf die Fireblade übertragen. Ziel war es, nicht nur eine der besten Supersport-Straßenmaschinen überhaupt zu schaffen, sondern auch das Basismodell für einen neuen, exakt den FIM-Vorschriften entsprechenden World-Superbike-Teilnehmer. Um das Reglement optimal ausnutzen zu können, wurde der Hubraum auf die erlaubten 998 cm³ erhöht.

Mit einer solch beeindruckenden Liste neu entwickelter Merkmale der Renntechnologie in einer Straßenmaschine sicherte sich die neue Fireblade schnell ihren Platz bei den Hochleistungsmaschinen der Supersportklasse und ebnete den Weg für eine neue Ära in der Superbike Weltmeisterschaft.

Gleich ab dem ersten Produktionsjahr überstieg die neue Fireblade alle Erwartungen und fuhr in allen Rennen an der Spitze mit. Im Sattel saß Chris Vermeulen, der für das Ten Kate Honda Team auf der Fireblade mit ihrer unerreichten Kombination aus atemberaubender Power und geschmeidiger, müheloser Kontrolle die Supersport-Welt im Sturm eroberte.

Entwicklungskonzept

Auf der Grundlage der bereits bestehenden Erfolge der Fireblade entschied sich das Entwicklungsteam für sorgfältige Verbesserungen anstelle einer drastischen Neukonstruktion. Schließlich waren die Voraussetzungen für Spitzenleistungen und das Potenzial für weitere Verbesserungen bereits in der Konstruktion und Leistung der CBR deutlich erkennbar. Unter dem Konzept „Crystallisation of Racing DNA“ machte sich das Team an die Entwicklung der nächsten Generation der stärksten und agilsten RR, die es je gegeben hat.

Wichtigstes Konstruktionsziel für die neue Maschine war eine stärkere Leistung - ohne Änderung des Hubraums - bei geringerem Gewicht für eine schnellere Beschleunigung und präziseres Handling. Dieses stärkere und leichtere Kraftpaket könnte dann mehr Fahrspaß und Performance bieten sowie das fantastische Gefühl totaler Kontrolle bei der Erfahrung der Grenzen des eigenen Fahrkönnens. Auf der Rennstrecke würde ein beeindruckenderes Leistungsgewicht der verbesserten Fireblade einen größeren Wettbewerbsvorteil für zukünftiges Krätemessen auf allen Ebenen verleihen, bis hin zur World Superbike Championship.

Auch im Sinne des aktuellen Umweltbewusstseins und der damit verbundenen Einhaltung strengster Abgasvorschriften musste die neue Fireblade verändert werden. Der bevorstehenden EURO-3-Abgasnorm sollte sie ohne Leistungseinbußen entsprechen. Ein schwieriges Vorhaben, aber dennoch ein lohnendes Ziel für Hondas Flaggschiff der Supersport-Rennmaschinen.

Styling

Traditionell besteht eine optische und technologische Verbindungen zwischen der Fireblade und der berühmten RC211V MotoGP-Rennmaschine. Die in erster Linie als straßentaugliche Version der erfolgreichen World Superbike-Renntechologien von Honda konstruierte Fireblade sieht nicht nur aus wie eine Weltklasse-Rennmaschine, sondern liefert auch eine sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke bestens bewährte Mischung aus Leistung und Handling.

Für die neue zweite Generation erhielt die Verkleidung der Fireblade einen neuen Look, der ihren Sinn für Geschwindigkeit und Top-Performance noch eindrucksvoller unterstreicht. Front- und Seitenverkleidungen wurden neu konstruiert mit einem schlankeren, kurvigeren und aggressiveren Look. Dabei ist die starke Ähnlichkeit mit der neuesten MotoGP-Rennmaschine unverkennbar.

Zu den Detailveränderungen gehören eine deutlichere Einkerbung in der Frontverkleidung und eine leichte Veränderung der Form der charakteristischen „Slimline“-Scheinwerfer der RR. Insgesamt wirkt die Front jetzt aggressiver.

Die neuen Seitenverkleidungen haben kompaktere und rundere Linien, um die aerodynamische Optik zu betonen und das Handling bei hohen Geschwindigkeiten zu erleichtern, wodurch die Fireblade noch leistungsstärker anmutet. Darüber hinaus leiten die niedrigeren Auslasskanäle die Luft effektiver durch den Kühler. So ist der Fahrer erheblich weniger der Motorwärme ausgesetzt.

Die schlanke Sitzverkleidung der Fireblade lässt dem Fahrer optimale Bewegungsfreiheit zum Manövrieren. Gleichzeitig verheißt sie sportlichen Fahrkomfort mit einer aerodynamischen Linienführung, die nach hinten spitz zuläuft. Von hinten blicken die Verfolger auf die sauber integrierte LED-Rückleuchte über dem mittig nach oben geführten, neu designten Auslass des „Centre-up“-Auspuffsystems.

Farbkonzept

Die neue CBR1000RR Fireblade wird in drei dynamischen Farbvariationen erhältlich sein. An erster Stelle steht eine imposante schwarze Version, die die technologische Überlegenheit der Fireblade unterstreicht. Daneben gibt es ein aggressives Rot, das die stolze Rennhistorie von Honda und die Siegertradition der CBR verkörpert. Ein dunkles Metallic-Silber mit hochwertiger Anmutung und Prestigebewusstsein rundet die Palette ab, ohne den Ursprung der CBR im MotoGP-Rennbetrieb zu verleugnen.

Die Aluminiumschwinge der Fireblade passt sich farblich an die Gestaltung des Rahmens an und ist jetzt in schwarz gehalten.

Farben

- Graphite Black (mit Matte Axis Grey Metallic)
- Winning Red (mit Graphite Black)
- Iron Nail Silver (mit Force Silver Metallic und Graphite Black)

Motor

Der leistungsstarke, flüssigkeitsgekühlte 998-cm³-DOHC-Reihenmotor der Fireblade mit vier Zylindern dokumentiert Hondas Engagement für Hochleistungs-Renntechnologien. Ausgestattet mit technologischen Merkmalen, die direkt von der legendären RC211V stammen, liefert dieses leichte und kompakte Kraftpaket spontane Leistungsschübe in jedem Bereich des breiten Drehzahlbands.

Weniger Gewicht und mehr Power

Ein besonderes Augenmerk lag auf der Reduzierung des Motorgewichts bei gleichzeitiger Erhöhung der maximalen Leistung. Auf diese Weise wird das Leistungsgewicht und damit die Gesamtleistung erheblich verbessert. Diese Leistungssteigerung wurde nicht durch eine einzige Verbesserung erreicht, sondern durch eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen, die sich gegenseitig ergänzen.

Erst einmal wurde die Form der Zylinderkopf-Einlasskanäle verändert, so dass ein größeres Luft-/Kraftstoffgemisch-Volumen schneller in die geringfügig kleineren Verbrennungskammern strömt. Gleichzeitig wurden die Auslasskanäle vergrößert, so dass die Brennräume schneller entleert werden. Das reduzierte Volumen der Brennräume führt auch zu einer Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses von 11,9:1 auf 12,2:1. Das ergibt den kumulativen Effekt einer erhöhten Verbrennungseffizienz und dementsprechend verbesserter Leistung.

Neue, konzentrische Doppelventilfedern an den Einlassventilen des Motors tragen ebenfalls zur Steigerung der Motorleistung bei, indem sie einen präziseren Ventilbetrieb bei den in Rennen üblichen hohen Motordrehzahlen gewährleisten und die Funktion der einfachen Federn an den Auslassventilen ergänzen. In einer bei den HRC-Rennmaschinen eingesetzten und intensiv getesteten Konfiguration ermöglicht diese Doppelfederventilkonstruktion sowohl eine Erhöhung der Spitzendrehzahl von 11.650 U/Min. auf 12.200 U/Min. als auch eine erhöhte Zuverlässigkeit und Langlebigkeit unter Grenzbelastung. Darüber hinaus wurde die Form der Einlassventile verändert, um die Effizienz der Einlassströmung zu verbessern.

Ebenfalls zur längeren Lebensdauer im dauerhaften Hochgeschwindigkeitsbetrieb trägt eine neue Kurbelwelle aus einer stärkeren Stahllegierung bei, die für mehr

Steifigkeit und Robustheit im anspruchsvollen Rennbetrieb sorgt, ohne zusätzliches Gewicht mitzubringen.

Auch die Nockenwellen wurden von der Schlankheitskur nicht ausgenommen.

Das Endergebnis all dieser Veränderungen ist eine deutliche Steigerung der Spitzenleistung über das gesamte Hochleistungsband der Fireblade. 75% dieser Leistungssteigerung sind das Ergebnis der oben genannten Veränderungen des Zylinderkopfs und der Auslasskanäle. Dementsprechend führen diese Veränderungen zu einer weiteren Verbesserung des bereits außerordentlichen Leistungsgewichts der Fireblade im Sinne einer stärkeren Beschleunigung und einer noch explosiveren Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich.

Geschmeidigeres Ansprechverhalten

Das ECU-Kraftstoffeinspritzsystem der Fireblade wurde ebenfalls neu programmiert, um ein geschmeidiges, aber dennoch spontanes Ansprechverhalten sicherzustellen. Durch die neue, vereinfachte Innenkonstruktion konnten 100 g Gewicht eingespart werden. Ein weiterer, kleiner, aber bedeutender Beitrag zur Gewichtsreduzierung der Fireblade insgesamt.

Neue Lichtmaschinenabdeckung aus Magnesium

Einen weiteren Beitrag von ca. 100 g zur Gewichtsreduzierung des Motors und der Maschine insgesamt leistet eine neue Lichtmaschinenabdeckung aus Magnesium.

Größeres Kettenrad hinten

Um die höhere Leistung des Motors noch besser auszunutzen, erhielt die Fireblade auch ein größeres Kettenrad hinten (von 40t auf 42t). Obwohl es sich scheinbar um eine geringfügige Veränderung handelt, ergänzt sie die höheren Drehzahlen und das stärkere Drehmoment des Motors für eine viel kraftvollere Beschleunigung aus der Kurve und auf der langen Geraden.

Normalerweise ist die bessere Beschleunigung durch eine größeres hinteres Kettenrad nur auf Kosten der Spitzengeschwindigkeit zu erreichen, aber bei diesem neuen Motor ist das anders. Durch die höhere Spitzendrehzahl und die stärkere Leistung im oberen Drehzahlbereich behält die Fireblade ihre Spitzengeschwindigkeit bei und überzeugt mit einem außerordentlich präzisen Ansprechverhalten.

Hinterrad und Kettenrad sind auch mit einem neuen Satz Ruckdämpfern ausgestattet. Diese dämpfen die Reaktionen beim schnellen Einkuppeln, Beschleunigen und starken Motorbremsungen, insbesondere auch in extremen Rennsituationen.

Vollständige Einhaltung der EURO-3-Abgasnorm

Für 2006 ist die Fireblade mit Hondas modernem HECS3-Katalysatorsystem mit Lambdasonde ausgestattet. Dieses minimiert die Produktion und den Ausstoß schädlicher Substanzen wie Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC) und Stickoxiden (NOx). Das System verfügt auch über ein aktives Katalysatorelement mit 300 Zellen für eine erheblich vergrößerte Katalysatorfläche zur Verringerung der Emissionen und problemlosen Einhaltung der neuesten EURO-3-Normen.

Neuer, schmalerer und leichter Kühler

Um sicherzugehen, dass die CBR1000RR Fireblade auch bei den renntypischen Spitzenleistungen und extremen Temperaturen einen kühlen Kopf behält, verfügt sie über einen großen Aluminiumkühler, der den Bereich hinter dem Vorderrad optisch dominiert. Durch die neue Form des Kühlers ergibt sich eine Gewichtseinsparung von ca. 500 g, in Kombination mit den neuen Schläuchen sogar 700 g.

Fahrwerk

2004 fiel die Fireblade auf der Straße und in der Superbike-Rennszene mit einem vollkommen neuen Gussaluminiumrahmen und einer modernen „Unit Pro-Link“-Hinterradaufhängung auf, die direkt von Hondas berühmter RC211V MotoGP-Rennmaschine stammen. Der leistungsstarke Motor sitzt in einer Brücken-Rahmenkonfiguration, die zum außerordentlich präzisen Handling der Fireblade beiträgt. Dieser Rahmen hat ein geringes Gewicht und eine relativ einfache, organische Konstruktion. Die „Unit Pro-Link“-Hinterradaufhängung ermöglicht eine leichtere Rahmenkonstruktion und geschmeidiges Handling, ohne die Hinterradbelastungen auf den Rahmen zu übertragen.

Fein abgestimmte Lenkgeometrie

In der zweiten Generation benötigten Fahrwerk und Rahmen der Fireblade nur wenige Modifikationen und Verbesserungen. Stattdessen erhielten sie eine ganze Reihe geringfügiger, aber dennoch wichtiger Veränderungen. Erzielt werden damit eine erhebliche Verbesserung des allgemeinen Handlings und ein geschmeidigeres Ansprechverhalten.

Obwohl die Vorderradaufhängung der Fireblade mit ihrer gut ansprechenden, vollkommen verstellbaren Upside-Down-Vorderradgabel im Grunde unverändert blieb, wurde der Nachlaufwinkel des Lenkkopfs von $23^{\circ} 45'$ auf $23^{\circ} 30'$ lediglich um ein Viertelgrad reduziert. So verringert sich der Nachlauf von 102 mm auf 100 mm, was einem leichteren Handling in Verbindung mit dem reduzierten Gewicht deutlich zugute kommt.

Zur Ergänzung der neuen Übersetzung des hinteren Kettenrades wurde die Schwinge um 5 mm verkürzt. In Kombination mit dem reduzierten Nachlaufwinkel reduziert sich der Radstand des Fahrwerks um 10 mm von 1.410 mm auf 1.400 mm.

Die Einstellmöglichkeiten der Front- und Hinterradaufhängung bleiben praktisch unverändert, mit vollständiger Einstellbarkeit der Vorspannung, Zug- und Druckstufe, wie es sich für einen wettbewerbsfähigen World-Superbike-Teilnehmer gehört. Eine kleine Änderung gab es am innovativen „Unit Pro-Link“-Hinterraddämpfer. Der nun leichtere Einstellring zur Regulierung der Vorspannung ist anstelle des Stahlteils beim Vormodell diesmal aus Aluminium gefertigt.

Neue, größere Bremsscheiben vorne

Der Durchmesser der sehr gut ansprechenden, radial montierten vorderen Bremsscheiben wurde von 310 mm auf 320 mm erhöht. Das Ergebnis ist eine erheblich höhere Bremskraft und eine stark verbesserte Bremskontrolle. Um das ungefederte Gewicht niedrig zu halten, wurde auch die Dicke der Bremsscheiben von 5 mm auf 4,5 mm verringert. Insgesamt liessen sich so 300 g Gewicht einsparen.

Ebenfalls zur Reduzierung der ungefederten Massen trägt eine kleinere und leichtere neue hintere Bremszange bei.

Leichtereres Auspuffsystem

Ebenfalls zur Verringerung des Gewichts wurde die Konstruktion des 4-in-2-in-1-Auspuffsystem aus Titan und Edelstahl überarbeitet. 600 g weniger bei den Rohren, 480 g weniger bei dem servogestützten Auspuffventil und weitere 380 g weniger bei dem „Centre-Up“-Auspuff unter dem Sitz reduzieren nicht nur das Gesamtgewicht des Fahrzeugs, sondern tragen auch zu einer noch besseren Massenzentralisierung der Fireblade und einer besseren Kurvenkontrolle bei.

Am hinteren Ende des Auspuffsystems wurde die dreiteilige dekorative Abdeckung gegen ein Kunststoffformteil im Doppelrohr-Design getauscht. Das reduziert nicht nur das Gewicht, sondern kommt auch der Optik zugute.

Andere Ausstattungsmerkmale

HESD - Revolutionärer elektronischer Lenkungsämpfer

Wahrscheinlich eine der revolutionärsten Entwicklungen im Bereich des Fahrverhaltens der Fireblade befindet sich direkt unter der Nase des Fahrers. Die direkt über dem Lenkkopf installierte „Black Box“ ist das Herz des elektronischen Lenkungsämpfers von Honda, der die Hochgeschwindigkeits-Performance bei uneingeschränkter Handlichkeit im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich verbessert. Lenkungsämpfersysteme gibt es bereits seit Jahrzehnten, besonders in der Welt der Motorradrennen, wo hohe Motorleistungen und hohe Geschwindigkeiten ständig an die Grenzbereiche der Motorräder führen.

Sorgen Lenkungsämpfer für zusätzliche Dämpfung, um die Hochgeschwindigkeits-Performance zu verbessern. Eine häufige Beanstandung bei herkömmlichen Lenkungsämpfern ist zum Beispiel, dass sie zwar die Hochgeschwindigkeits-Performance angemessen verbessern, das Fahrverhalten bei niedrigen Geschwindigkeiten aber unhandlicher wird. Der Versuch, die beiden Anforderungen einer stärkeren Dämpfung bei hohen Geschwindigkeiten und einer geringeren Dämpfung bei niedrigen Geschwindigkeiten zu erfüllen, führte mit den bisherigen Technologien immer zu einem Kompromiss in der Dämpfungscharakteristik.

Während andere Hersteller sich in manchen Fällen dazu entschlossen, Lenkungsämpfer bei einigen ihrer eher sportorientierten Modelle einzubauen, hat Honda diese Vorrichtungen im Allgemeinen vermieden. Solange diese Dämpfer für eine bessere Hochgeschwindigkeits-Performance entwickelt wurden, weckte ihre Auslegung weiterhin den Wunsch nach einer besseren Allgemein-Performance und Balance. Die Honda-Ingenieure setzten es sich daher zum Ziel, einen Lenkungsämpfer zu entwickeln, der für ein optimales Gleichgewicht von Dämpfungs- und Handlingeigenschaften sorgt.

Funktion des Dämpfungssystems

Anders als die meisten bisherigen Lenkungsämpfer hat dieser elektronische Lenkungsämpfer von Honda keine festgelegten Dämpfungseigenschaften. Der Dämpfer wird in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und Beschleunigung

automatisch von der ECU gesteuert, so dass für eine ideale Dämpfungsleistung bei unterschiedlichsten Fahrbedingungen gesorgt ist.

Bei niedrigen Fahrzeuggeschwindigkeiten ist das Hauptventil voll geöffnet und die Dämpferwirkung minimal. Im Gegensatz zu konventionellen Systemen wird das spielerische Handling der Fireblade vom Lenkungsämpfer nicht beeinflusst.

Nehmen Geschwindigkeit und Beschleunigung zu, reagiert die lineare Magnetspule, die den Ölfluss durch das System steuert, auf Signale von der ECU und beschränkt dementsprechend den Ölfluss zwischen den beiden Seiten der Kammer. Dies führt zu einer sanften, aber sehr effektiven Begrenzung bzw. Dämpfung.

Als bedeutender technologischer Fortschritt und weitere Innovation, die zur ausgewogenen Fahrzeugbeherrschung eines Supersport-Motorrads beitragen sollen, ermöglicht der neue elektronische Lenkungsämpfer von Honda ein berechenbares Handling für mehr Fahrspaß als je zuvor.

Optionales Zubehör

Für die CBR1000RR Fireblade hat die Honda Access Corporation eine Reihe von sinnvollem Zubehör entwickelt. Das sind im Einzelnen:

- Ein bewegungs- und vibrationsempfindliches AVERTO Alarmsystem mit zusätzlicher Wegfahrsperre, dass einen durchdringenden Ton abgibt, wenn Unbefugte sich an der Maschine zu schaffen machen.
- Eine abschließbare Soziussitz-Abdeckung aus Kunststoff anstelle des Soziussitzes, die den Supersport-Auftritt der CBR1000RR Fireblade unterstreicht.
- Ein Stahlrohr-Wartungsständer, der das Motorrad an der Schwinge anhebt.
- Eine Indoor-Faltgarage schützt die Fireblade vor Staub und Schmutz sowie vor neugierigen Blicken.
- Ein selbstklebender dreiteiliger Tankschutz, der die Lackierung des Kraftstofftanks vor Schäden durch Gürtelschnallen und andere harte Gegenstände schützt.
- Ein Paar Schleifpads aus ABS-Kunststoff zum Schutz der Kanten der lackierten Heckverkleidung.
- Ein aufbruchsicheres Bügelschloss mit Schließzylinder, das problemlos in dem kompakten Staufach unter dem Soziussitz verstaut werden kann.

Spezifikationen

CBR1000RR Fireblade (Typ-ED)

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 16 Ventile mit regeltem Katalysator
Hubraum	998 cm ³
Bohrung x Hub	75 x 56,5 mm
Verdichtung	12,2 : 1
Max. Leistung	126,4 kW / 11.250 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	114,5 Nm / 10.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl	1,200min ⁻¹
Ölvolumen	3,8 Liter

Kraftstoff-System

Gemischaufbereitung	PGM-DSFI, elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser	44 mm
Luftfilter	Zylindrischer Papierfilter x 2
Tankinhalt	18 Liter (inkl. 4 Liter bei LCD-Reserveanzeige)

Elektrik

Zündsystem	Digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündzeitpunkt	8,2° BTDC (Leerlauf) ~ 45° BTDC (7.500 min ⁻¹)
Zündkerzen	IMR9C-9HES (NGK); VUH27EC (ND)
Starter	E-Starter
Batterieleistung	12 V / 10 AH
Lichtmaschinenleistung	344 W
Scheinwerfer	12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 2 (aufgeblendet)

Antrieb

Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung	Hydraulisch
Getriebe	6-Gang
Primärübersetzung	1,604 (77/48)
Gangstufen	1 2,538 (33/13)
	2 1,941 (33/17)
	3 1,578 (30/19)
	4 1,380 (29/21)
	5 1,250 (25/20)
	6 1,160 (29/25)
Sekundärübersetzung	2,625 (42/16)
Endantrieb	#530 O-Ring Kette

Rahmen

Typ		Aluminium Brückenrahmen
Abmessungen	(LxBxH)	2.030 x 720 x 1.118 mm
Radstand		1.400 mm
Lenkkopfwinkel		23° 30'
Nachlauf		100 mm
Wendekreis		3,34 m
Sitzhöhe		831 mm
Bodenfreiheit		130 mm
Trockengewicht		176 kg
Leergewicht		203 kg (F: 105 kg; R: 98 kg)
Max. Zuladung		180 kg
Zul. Gesamtgewicht		353 kg

Radaufhängung

Typ	Vorn	43-mm-Upside-Down-Gabel, HMAS, Federvorspannung, Zug und Druckstufendämpfung voll einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Unit Pro-Link mit gasdruckunterstütztem HMAS Federbein, 13-fach einstellbarer Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung voll einstellbar, 135 mm Federweg

Räder

Typ	Vorn	Hohlgegossene Dreispeichen-Aluminiumräder
	Hinten	Hohlgegossene Dreispeichen-Aluminiumräder
Felgen	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT6,00
Reifen	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	180/55 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn	2,5 bar
	Hinten	2,9 bar

Bremsen

Typ	Vorn	320 x 4,5 mm Doppelscheibenbremsen mit Vierkolbenbremszangen und Sintermetallbelägen
	Rear	220 x 5 mm Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbelägen

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen.
Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.