

## **Informazioni stampa CBR600RR 2009**

### **Introduzione**

La nuova CBR600RR 2009 è nata per sorprendere tutti ancora una volta, grazie a prestazioni dinamiche e caratteristiche estetiche che trovano qui una nuova ed esaltante forma. Con la sua combinazione di velocità in pista e guidabilità assoluta su strada, la dominatrice della Supersport rivolge la sua attenzione ad un'ampia clientela - dai clienti quasi neofiti fino ai veterani. E per il 2009, con l'aggiunta dell'avanzato ABS Combinato Honda a controllo elettronico, la CBR600RR si piazza in "pole" anche sotto il profilo della sicurezza.

Questa rinnovata CBR600RR, conferma – se mai ce ne fosse stato bisogno – il feeling che ha sempre reso vincente questa moto fin dalla prima versione del 2003, elevandone ancora le prestazioni generali. Il DNA Racing della tradizione Honda è ben presente, e appare chiara ancora una volta l'influenza della MotoGP (dalla storica RC211V all'attuale RC212V), da cui deriva molta della tecnologia utilizzata. Sulla CBR600RR, grazie al "peso piuma" associato ad una maneggevolezza incredibile, tutti possono verificare cosa si prova pilotando la moto 6 volte Campione del Mondo Supersport, anche se la propria professione è un'altra...

Grazie alle modifiche apportate a questa versione 2009, la CBR600RR si conferma ancora una volta leader del più competitivo segmento di mercato, migliorando le proprie prestazioni sia in pista che su strada. Sono particolarmente rilevanti le trasformazioni all'interno dell'ultracompatto propulsore, la cui coppia è stata incrementata fra gli 8.000 ed i 12.000 giri per esaltarne la prontezza in uscita di curva. Anche la carena è stata modificata, per una stabilità superiore: inoltre, stimolando la fantasia dei clienti più sensibili all'estetica, sono state realizzate nuove scelte cromatiche di particolare appeal.

Per il 2009, Honda riafferma il proprio spirito pionieristico presentando per la prima volta una moto di serie con ABS Combinato a controllo elettronico, una scelta che dimostra ancora una volta l'attenzione della Casa verso la sicurezza e l'impegno dell'azienda nell'ampliare la possibilità di scelta dei propri clienti.

Per poter montare l'ABS Combinato su una moto così sportiva, Honda ha sviluppato un inedito dispositivo sviluppato appositamente per le Supersport, che rappresenta un grande passo in avanti a livello tecnologico.

E oggi, con il livello di tranquillità offerto dall'ABS Combinato controllato elettronicamente, il piacere di guida della CBR600RR è destinato ad incontrare tanti nuovi appassionati sulla propria... strada.

### **Progettazione e Sviluppo**

La presentazione del 2007 di una CBR600RR totalmente rinnovata consentì a questa moto di posizionarsi tre passi avanti rispetto alla pur qualificata concorrenza, in una categoria particolarmente competitiva. Alle eccezionali prestazioni in pista fa infatti da contraltare una linearità d'uso senza eguali.

Per il 2009, i tecnici si sono dedicati a migliorare ulteriormente la guidabilità della moto anche su strada, rimanendo comunque fedeli ai tre grandi obiettivi: "peso contenuto per un controllo assoluto", "grande divertimento in curva" e "la più veloce in pista, la migliore su strada".

## Styling

Lo stile elegante della CBR600RR sfrutta una combinazione ottimale fra protezione dal vento ed efficienza aerodinamica, garantendo comfort al pilota e grandi prestazioni dinamiche quale che sia la velocità. La carenatura del modello 2009 è stata aggiornata con significative modifiche - come la nuova scocca inferiore, le linee più accurate ed il nuovo look della parte inferiore per una gestione più efficace del flusso aerodinamico alle velocità medio-alte. Effetto di tali innovazioni è una stabilità superiore, soprattutto nelle lunghe curve da affrontare ad alta velocità. Sebbene per arrivare a questo risultato sia stato necessario aggiungere altri particolari, il peso complessivo è rimasto praticamente invariato rispetto al modello precedente, per via di uno scrupoloso lavoro di alleggerimento su motore, scarico e chassis. Con un valore in ordine di marcia di appena 184kg, la CBR600RR si conferma il modello più... magro della propria categoria.

Le linee decise della CBR600RR risaltano ancor più grazie ai nuovi indicatori di direzione anteriori e posteriori, di forma ovale. Equipaggiate con lenti chiare e lampadine arancioni, sono proprio quelle frecce spesso acquistate come optional dagli appassionati più attenti allo stile: la differenza è che ora sono di serie !

Questa novità ben si sposa con i due, affusolati fari "Line Beam", la cui immagine moderna conserva l'originale legame con il tradizionale look "racing". Questo gruppo ottico, leggero e ultrasottile, è composto da un design multi-reflector con lenti chiare particolarmente luminose, che emette il suo fascio di luce assicurando una perfetta illuminazione notturna della strada.

## Scelta Cromatica

Questa stupenda moto sarà disponibile nel 2009 in quattro inedite colorazioni che ne esaltano la leadership, enfatizzandone le dotazioni tecniche.

Il colore principale in cui sarà commercializzata la versione standard è un'inedita "Limited Edition" dall'ispirazione chiaramente urbana, dedicata agli amanti del fashion e del lifestyle, che combina un'algida base bianca con il

forte blu elettrico della carenatura ed elementi grafici sul cupolino e sul codino – due zone dove è presente un nuovo e originalissimo logo CBR “Limited Edition”. La vista laterale è arricchita da una grafica estremamente dettagliata, che evoca sia i dettami tipici dei graffiti che il profilo di uno skyline notturno. Il design include inoltre altri piccoli loghi 600RR, che riproduce il tipico look della fibra di carbonio. Questa scelta cromatica di impronta contemporanea è destinata ad affascinare quegli appassionati non direttamente attratti dalle supersportive, ma sensibili all’idea di una moto facile da gestire.

La colorazione principale in cui viene offerta la versione ABS è un potente tricolore bianco/rosso/blu - nel quale risplende la brillantezza del blu notte, che evoca con classe il blu Repsol. A sottolinearne la cura dei dettagli, i pistoncini dei freni sono in questo caso realizzati in color titanio, e contrastano con efficacia la nuova colorazione Sherry Topaz Brown Metallic delle pinze. La provocante versione Lime Green pone invece l’accento sull’originale immagine Hi-Tech della nuova CBR600RR, mentre la classica Graphite Black è stata infarcita nel 2009 di sportivissime grafiche Italian Red su coda, cupolino e serbatoio. In questo caso è l’identità sportiva della CBR a prevalere e, come per le altre colorazioni, sfoggia orgogliosamente il logo CBR per richiamare il legame con la “sorellona” CBR1000RR.

- Pearl Sunbeam White (*Edizione Limitata*)
- Graphite Black / Italian Red
- Graphite Black / Bright Lime Green Metallic
- Pearl Sunbeam White / Italian Red / Pearl Siren Blue (“Tricolour”)

## Motore

Mostruoso in ripresa alle basse andature, il propulsore 4 cilindri in linea e raffreddato a liquido della CBR600RR merita in pieno la sua fama di motore con eccellenti livelli di guidabilità, assicurando una versatilità assoluta. Estremamente leggero e compatto, vanta un’erogazione ottimale – una caratteristica insita nel DNA di tutta la gamma Honda – contribuendo in modo decisivo alla centralizzazione della massa.

Il doppio Sistema Sequenziale d’Iniezione (PGM-DSFI) esegue una costante misurazione del carburante, per agevolare una progressione continua - dai valori minimi fino alla “linea rossa”.

Nel modello 2009 sono state apportate modifiche a pistone, testa del cilindro e silenziatore per incrementare la coppia nella fascia degli 8000-12000 giri, con una significativa crescita del 3,5% a 10.000 giri/minuto. Questo importante “extra” ai medi regimi assicura un’uscita veloce dalle curve migliorando la versatilità del motore e rendendo la CBR600RR ancor più facile da guidare. Il propulsore dispone inoltre di un nuovo alzavalvola ad elevata resistenza, appositamente sviluppato per ridurre la pressione e massimizzare la propria durata nel tempo; un risultato ottenuto grazie alla sostituzione della normale pressofusione con uno strato di composto di nitrato, oltre ad un’area per l’olio. Lo scarico in titanio è stato anch’esso ridisegnato, soprattutto nella

forma del tubo di scarico e del relativo condotto interno. In più, sullo scarico, è presente una nuova valvola simile a quella montata sulla CBR1000RR.

L'efficacissimo "ram-air" a pressione d'aria, ereditato dalle VTR1000SP1 e SP2 che hanno conquistato il Mondiale Superbike, assicura un ingresso dinamico di aria fredda e densa, che raggiunge la scatola filtro della CBR600RR per prestazioni che crescono al salire della velocità.

Il motore è stato inoltre equipaggiato con un nuovo sensore del battito, che mantiene il corretto anticipo di accensione dai medi agli alti regimi e ne controlla costantemente la combustione. Se e quando viene rilevata una detonazione, si ritarda così automaticamente l'anticipo d'accensione eliminando il problema. Così, anche se si è stati costretti a fare il "pieno" con carburante a ridotto numero di ottani (ad esempio in vacanza in paesi lontani), il sistema ritarda all'istante la messa in fase fin quando i segnali di detonazione o battito scompaiono. A tal punto anticipa gradualmente la messa in fase fino ad un punto limite, mantenendo sempre la combustione ideale ai differenti regimi.

La trasmissione della CBR600RR sfrutta pienamente le brillanti caratteristiche del motore, e riduce sensibilmente il "gioco" degli ingranaggi per un'azione più fluida nelle fasi di accelerazione e decelerazione. Il risultato è una guida molto più reattiva rispetto a ogni altra "seicento" della categoria.

Il serbatoio da 18 litri di capacità è il più voluminoso della classe Supersport - l'ideale per godersi grandi prestazioni fra un rifornimento e l'altro !

## Telaio

Il telaio con pressofusione fine della CBR600RR ha imposto nuovi standard alla categoria: è rimasto pertanto invariato nella versione 2009, mantenendo quella vincente combinazione di rigidità e flessibilità torsionale che hanno reso leggendaria la maneggevolezza di questa moto.

La forcella rovesciata a cartuccia HMAS da 41 mm permette alla ruota anteriore di "copiare" alla perfezione anche le più leggere imperfezioni del manto stradale o della pista, garantendo sempre quell'azione controllata necessaria ad ogni velocità.

Posteriormente, la sospensione monta l'innovativa Unit Pro-Link, già utilizzata nella MotoGP. Con un "mono" abbinato al lungo forcellone, questa tecnologia isola il telaio dalle sollecitazioni, consente una migliore distribuzione del peso e ottimizza la centralizzazione della massa.

Le dimensioni compatte della CBR600RR non sono cambiate; l'interesse rimane sempre della straordinaria misura di 1375 mm, un valore che permette un'agilità eccezionale ed una totale maneggevolezza. Ma non finisce qui, perché c'è anche il rivoluzionario ammortizzatore elettronico di sterzo (HESD) che mantiene in traiettoria la moto ad ogni velocità, senza limitare in alcun modo la maneggevolezza a bassa andatura.

## Freni

L'impianto della CBR600RR è formato all'anteriore da pinze a 4 pistoncini con montaggio radiale e freni a disco da 310 mm, per un'azione frenante sensazionale.

La novità della versione 2009 è rappresentata dalle nuove pinze anteriori monoblocco più leggere, simili a quelle della Fireblade.

Al posteriore, il disco da 220 mm è affidato ad una pinza a singolo pistoncino.

## ABS Combinato controllato Elettronicamente

I requisiti degli impianti frenanti delle SuperSport sono differenti e più complessi rispetto a quelli delle altre moto.

Su una moto da strada, la frenata di solito richiede un'intensità moderata, con il massimo sforzo profuso unicamente nelle situazioni di emergenza, o riservato alle rare "sparate" in velocità. Dovendo gestire frenate brusche solo in casi sporadici, il sistema tradizionale montato da una moto stradale potrebbe quindi rivelarsi talvolta "invasivo", un'altra faccia della medaglia che però il guidatore può anche non percepire come penalizzante – proprio perché sporadico.

Per questo tipo di utilizzo occorre quindi un ABS-CBS pensato per gestire le grandi frenate d'emergenza, e non per intervenire regolarmente.

Al contrario, su una moto supersportiva la frenata "estrema" si può considerare la norma. In questo caso, l'ABS deve permettere al pilota di frenare sempre al limite; e nel momento in cui si attiva, la riduzione della forza frenante deve risultare particolarmente morbida, per non sbilanciare la moto o sorprendere il guidatore.

Questa è la ragione per cui, oltre al rischio di aggiungere troppi chili sulla moto, l'ABS ed il CBS non sono stati adottati fino ad oggi sulle moto sportive. Va inoltre ricordato come il brusco trasferimento di carico sull'anteriore porti ad esaltare la capacità frenante dei due dischi, riducendo conseguentemente la trazione sul retrotreno; gestire queste situazioni esige un dispositivo molto sofisticato, che offra prestazioni adatte a una supersportiva di rango.

Il nuovo ABS Combinato gestito elettronicamente offre esattamente questo livello di performance. I numerosi test effettuati in pista e su strada hanno evidenziato come l'E-ABS garantisca sempre prestazioni superiori rispetto alle effettive capacità del pilota. Si gestisce la frenata sempre come quella gestita da un esperto pilota nelle migliori condizioni – una situazione che solitamente si ravvisa assai di rado.... Infatti, un guidatore di media esperienza deve effettuare numerosi tentativi prima di ottenere una frenata che possa avvicinarsi a quella "standard" di un ABS Elettronico. Ed ovviamente un pilota più esperto impiegherà meno tempo a raggiungere i medesimi risultati nella "staccata" della stessa curva riuscendo poi, dopo una quindicina di giri, a mantenere costantemente le stesse prestazioni...

I vantaggi in termini di sicurezza offerti dall'E-ABS sono incredibili, per guidatori dei più differenti livelli d'esperienza, e soprattutto sulle strade cittadine - in cui possono verificarsi circostanze sempre molto diverse e imprevedibili.

## Dotazione di Serie

### Strumentazione

La strumentazione che equipaggia la CBR600RR è compatta, elegante ed estremamente pratica. Il contagiri mostra grandi numeri dispari e quelli pari più piccoli, per un più immediato riconoscimento e differenziazione delle cifre. È presente anche la spia ABS (in basso a sinistra), e le cifre sull'LCD sono ad elevata visibilità; comprendono velocità, contachilometri, indicatore del carburante con trip meter ed orologio. I brillanti indicatori di direzione con LED a norma ISO si trovano alle estremità del pannello. Quando si gira la chiave d'accensione ha inizio un'elegante... cerimonia di avviamento, con gli indicatori che lampeggiano e l'ago del contagiri che vola a fine scala e torna indietro!

### Antifurto Honda (HISS)

La CBR600RR è protetta dall'efficace sistema antifurto Honda (HISS) collegato all'accensione, che si avvale di un infallibile blocco elettronico che impedisce la messa in moto del motore se non con le due chiavi originali fornite in sede d'acquisto. Disabilita la messa in moto dal "cuore" della centralina, pertanto non può essere aggirato con la messa in moto a spinta oppure forzando o sostituendo il blocchetto dell'accensione.

## Accessori Disponibili a Richiesta

Honda Access Europe fornirà un'estensiva gamma di dotazioni opzionali studiate per massimizzare le prestazioni e la versatilità d'uso della CBR600RR su strada e su pista. L'elenco comprende:

- Parabrezza con approvazione WVTA verniciato al 70% che accentua l'aggressiva immagine da gara della CBR600RR. L'altezza è invariata rispetto al modello fornito di serie.
- Copricodino del colore della carrozzeria che si blocca a scatto sopra la sella del passeggero per un look monoposto più aggressivo. Il coprisella è dotato di imbottitura regolabile in 4 posizioni, logo CBR tridimensionale e logo Honda Racing su entrambe le fiancate, e consente un facile accesso al vano sotto la sella.
- Scelta di parti in fibra di carbonio, compreso un parafango anteriore che protegge anche i tubi inferiori della forcella, un parafango della ruota posteriore per la protezione delle parti interne dello chassis e una protezione per lo scarico. Tutte le parti garantiscono la qualità Honda per montaggio e finiture e sono contraddistinte dal logo Honda Racing.
- Sistema di allarme AVERTO sensibile al movimento e alle vibrazioni per tenere alla larga eventuali malintenzionati con un suono penetrante. Il kit

comprende 8 diverse impostazioni per la sensibilità e la modalità "sleep" per evitare che la batteria si scarichi quando il sistema non è in uso.

- Cavalletto tubolare inclinabile in acciaio da garage: solleva la moto dal forcellone facilitando pulizia e manutenzione della ruota posteriore.
- Protezione con look tipo fibra di carbonio per il serbatoio e il tappo del carburante con logo HRC. Pannello degli strumenti di colore corrispondente alla carrozzeria e coperchio per la piastra di sterzo.
- Set di stupendi adesivi da gara comprensivi di adesivi per la carenatura e le ruote.

## Caratteristiche Tecniche CBR600RR (tipo-ED)

### MOTORE

Configurazione	4 cilindri in linea, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	599cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	67 × 42.5mm
Rapporto di compressione	12.2 : 1
Potenza massima	88.1kW/13,500min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Coppia massima	66Nm/11,250min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Regime del minimo	1,400min <sup>-1</sup>
Capace totale olio	3.5 litri

### ALIMENTAZIONE

Iniezione elettronica	Iniezione elettronica PGM-DSFI
Diametro corpi farfallati	40mm
Filtro aria	Di carta, a secco, del tipo a cartuccia
Capacità serbatoio carburante	18 litri (compresi 3,5 litri di riserva con segnalatore LCD)

### IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	Indipendente sui 4 cilindri con mappatura 3D, controllo computerizzato
Candela	IMR9E-9HES (NGK); VUH27D (DENSO)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/8.6AH
Alternatore	343W
Fari	12V 55W × 1 (anabbagliante) / 55W × 1 (abbagliante)

### TRASMISSIONE

Frizione	Lubrificata, multidisco con molle
Funzionamento frizione	Meccanico, con attuazione a cavo
Cambio	A 6 rapporti

Riduzione primaria	2.111 (76/36)
Rapporti del cambio	1 2.750 (33/12)
	2 2.000 (32/16)
	3 1.666 (30/18)
	4 1.444 (26/18)
	5 1.304 (30/23)
	6 1.208 (29/24)
Riduzione finale	2.562 (41/16)
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-Ring (passo #525)

## TELAIO

Tipo	Romboidale in alluminio, realizzato con pressofusione fine
------	--

## CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2,010 × 685 × 1,105mm
Interasse	1,375mm
Inclinazione canotto sterzo	23° 55'
Avancorsa	98mm
Raggio di sterzata	3.2m
Altezza sella	820mm
Altezza da terra	135mm
Peso in ordine di marcia	184kg (A: 95kg; P: 89kg) [TBC]
Massima capacità di carico	180kg
Massa max ammissibile	367kg (A: 133kg; P: 234kg)

## SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia da 41 mm completamente regolabile, escursione 120 mm
	Posteriore	Unit Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas e serbatoio separato, regolabile nel precarico, nella compressione e nel ritorno, escursione 130 mm

## RUOTE

	Anteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
	Posteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3.50
	Posteriore	17M/C x MT5.50
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	180/55 ZR17M/C (73W)
Pressione	Anteriore	250kPa
	Posteriore	290kPa

## **FRENI**

Tipo	Anteriore	Due dischi idraulici da 310 x 4,5 mm con pinze a quattro pistoncini con attacco radiale, rotorii flottanti e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 220 mm x 5 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

## **Caratteristiche Tecniche CBR600RR (tipo-ED) Versione C-ABS**

### **MOTORE**

Configurazione	4 cilindri in linea, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	599cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	67 × 42.5mm
Rapporto di compressione	12.2 : 1
Potenza massima	88.1kW/13,500min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Coppia massima	66Nm/11,250min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Regime del minimo	1,400min <sup>-1</sup>
Capace totale olio	3.5 litri

### **ALIMENTAZIONE**

Iniezione elettronica	Iniezione elettronica PGM-DSFI
Diametro corpi farfallati	40mm
Filtro aria	Di carta, a secco, del tipo a cartuccia
Capacità serbatoio carburante	18 litri (compresi 3,5 litri di riserva con segnalatore LCD)

### **IMPIANTO ELETTRICO**

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	Indipendente sui 4 cilindri con mappatura 3D, controllo computerizzato
Candela	IMR9C-9HES (NGK); VUH27D (DENSO)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/8.6AH
Alternatore	343W
Fari	12V 55W × 1 (anabbagliante) / 55W × 1 (abbagliante)

### **TRASMISSIONE**

Frizione	Lubrificata, multidisco con molle
Funzionamento frizione	Meccanico, con attuazione a cavo

Cambio	A 6 rapporti
Riduzione primaria	2.111 (76/36)
Rapporti del cambio	1 2.750 (33/12)
	2 2.000 (32/16)
	3 1.666 (30/18)
	4 1.444 (26/18)
	5 1.304 (30/23)
	6 1.208 (29/24)
Riduzione finale	2.562 (41/16)
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-Ring (passo #525)

## TELAIO

Tipo	Romboidale in alluminio, realizzato con pressofusione fine
------	--

## CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2,010 × 685 × 1,105mm
Interasse	1,375mm
Inclinazione canotto sterzo	23° 55'
Avancorsa	98mm
Raggio di sterzata	3.2m
Altezza sella	820mm
Altezza da terra	135mm
Peso in ordine di marcia	194kg (A: 99kg; P: 95kg)
Massima capacità di carico	180kg
Massa max ammissibile	376kg (A: 136kg; P: 240kg)

## SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia da 41 mm completamente regolabile, escursione 120 mm
	Posteriore	Unit Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas e serbatoio separato, regolabile nel precarico, nella compressione e nel ritorno, escursione 130 mm

**RUOTE**

	Anteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
	Posteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
Cerchi	Anteriore	17M/C × MT3.50
	Posteriore	17M/C × MT5.50
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	180/55 ZR17M/C (73W)
Pressione	Anteriore	250kPa
	Posteriore	290kPa

**FRENI**

Tipo	Anteriore	Due dischi idraulici da 310 x 4,5 mm con pinze a quattro pistoncini con attacco radiale, rotorii flottanti, ABS e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 220 mm x 5 mm con pinza a singolo pistoncino, ABS e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.