*São Paulo, 27 de agosto de 2019*

**Honda CBR 1000RR Fireblade e CBR 1000RR Fireblade SP**

**recebem atualizações nos modelos 2019**

*A extensa atualização realizada em 2017 vem, ano após anos, recebendo aperfeiçoamentos. O foco foi trazer aos modelos de série a tecnologia adquirida pelo Team HRC no MotoGP. Especialmente no âmbito da eletrônica e redução de peso, as Fireblade estão mais eficientes no uso esportivo*

**Sumário:**

**1. Introdução**

**2. Generalidades do modelo**

**3. Características principais**

**4. Preço, cores e garantia**

**1. Introdução**

No ano de 1992 a Honda mais uma vez assombrou o mundo com uma proposta inédita, introduzindo o conceito “Controle Total” que, simplificadamente, restituía a maneabilidade às superesportivas. A receita era simples, mas genial: em vez de motores de 1.000 cm3 superpotentes equipando motos pesadas, a Honda criou uma jóia de quatro cilindros em linha e 893 cm3,, motor que foi “vestido” com um chassi leve e aderente, capaz de garantir a agilidade que os projetistas almejavam. Equipada com as melhores suspensões, freios, pneus e rodas da época um mito nasceu: a Fireblade, que um quarto de século depois de seu lançamento ainda é referência quando o assunto é superesportiva.

Quando completou 25 anos de existência, em 2017, a Fireblade ganhou um presente, uma enésima e profunda atualização que, sem perder de vista o conceito ”Controle Total”, resultou na melhor Fireblade jamais fabricada. Agora, mantendo esta estrutura campeã das pistas – a Fireblade venceu nada menos do que 23 vezes o TT da Ilha de Man, na Grã Bretanha e, no Brasil, domina a cena do Superbike há seis campeonatos consecutivamente, de 2013 a 2018 – a CBR 1000RR Fireblade e sua irmã Fireblade SP estão ainda melhores. Como melhorar o que já era excelente? Beber na fonte principal de aperfeiçoamentos, o Mundial de MotoGP, aplicando as inovações testadas na Honda RC 213V de Marc Márquez na máquina que é vendida ao público.

**2. Generalidades do modelo**

* **Honda Selectable Torque Control (HSTC) de funcionamento mais refinado, com melhor resposta ao comando do acelerador**
* **Wheelie Control – controle de empinada – separado do HSTC para permitir ajuste e gerenciamento mais preciso**
* **Acelerador com resposta aperfeiçoada para maior sensibilidade em entrada de curvas e mais força nas saídas**
* **Intervenção do ABS reduzida no uso em alta velocidade**
* **Novas cores e grafismos**

O extenso trabalho de atualização realizado no modelo 2017 permitiu que, em linhas gerais, as Fireblade continuassem competitivas, atendendo plenamente ao anseio de seus consumidores, seja o cliente da CBR 1000RR Fireblade ou da versão mais elaborada, a CBR 1000RR Fireblade SP.

Um conjunto mais leve, um motor mais potente e elementos como as novas suspensões Showa 43mmØ Big Piston Fork e, na CBR 1000RR Fireblade SP, as mais sofisticadas Öhlins semi-ativas elevaram o patamar destas superesportivas Honda à um nível excepcional, preservado nas versões 2019, que receberam afinamentos significativos, especialmente no âmbito da eletrônica.

**3. Características principais**

**3.1 Chassi & gerenciamento eletrônico**

* **IMU – Inertial Measurement Unit de 5 eixos by Bosch**
* **HSTC de nove níveis, que atua na potência, freio-motor e torque**
* **Embreagem deslizante, oferece melhor desempenho**
* **Três “riding modes” possibilitam ajustar a entrega de potência e tração, determinando diferentes níveis de potencia, freio-motor e tração**

O sistema de controle eletrônico da Fireblade oferece vários recursos ativos. Um deles, relacionado ao ABS, permite mitigar a tendência da roda traseira a perder contato com o solo em caso de frenagens muito fortes. A informação de aceleração de dois eixos e a ajuda da Unidade de Medição Inercial (IMU) através de sensores de velocidade na roda dianteira e traseira faz com que o modulador do ABS ajuste a força de frenagem de acordo com o ângulo de inclinação. Tanto a CBR 1000RR Fireblade quanto a CBR 1000RR Fireblade SP receberam uma alteração na versão 2019 que otimiza a ação do ABS em freadas extremas, reduzindo sua atuação e melhorando estabilidade e performance.

Novidade para 2019 em ambas Fireblade é o sistema Wheelie control atuar independentemente do HSTC. Isso permite ao piloto escolher um grau de ação baixo do HSTC, para utilizar a derrapagem controlada como instrumento de performance. Todavia, na versão anterior quando HSTC atuava em conjunto com o Weelie Control, na hipótese de deixar em grau baixo o HSTC implicava no levantamento exagerado da roda dianteira em aceleração, o que com a separação dos comandos não mais ocorre.

Como nas RC213V-S, a CBR 1000RR Fireblade se vale de painel de cristal líquido TFT colorido para informar ao motociclista. São três os modos do painel: Street, Circuit e Mechanic - cada um com as informações mais relevantes para cada função específica.

Em Street os modos de pilotagem (1-3 e USER 1-2) mais as configurações de cada parâmetro - P (potência), T (HSTC) e EB (Freio de Motor Selecionável). O modo Circuit acrescenta, além do modo Street, tempo, número de voltas e diferença da melhor volta. O Mechanic exibe o tacômetro digital, a posição da engrenagem, o ângulo de aderência, a temperatura do líquido arrefecedor e a voltagem da bateria.

Quanto aos modos de pilotagem predefinidos eles são: Track (1), Winding (2) e Street (3) que oferecem diferentes combinações do HSTC, potência do motor e nível de freio motor. O modo de pilotagem 1 (Track) dá potência total, com resposta linear do acelerador, baixa intervenção HSTC e EB. O modo 2 (Winding) controla a saída da primeira para a terceira marcha, com um aumento de potência bastante moderado, HSTC médio e EB forte. O modo 3 (Street) controla a saída da primeira à quarta marcha, com aumento de potência moderado, HSTC alto e EB forte.

Nos dois modos USER, todos os parâmetros podem ser combinados e ajustados livremente. Os modos de pilotagem e o HSTC podem ser alterados durante a condução com o interruptor no punho esquerdo.

O indicador Shift-Up é uma linha horizontal de 5 LEDs brancos localizados na parte superior da tela; quando as velocidades do motor excedem as predefinições do usuário, elas passam de sólidas para intermitentes. O monitor inclui velocímetro, tacômetro, posição de marcha, temperatura do líquido de arrefecimento, distância percorrida e dois medidores de percurso. A separação do comando de anti-wheelie do comando do HSTC fez o painel ganhar um “W”, que ajusta o dispositivo em três níveis.

O computador de bordo calcula o consumo de combustível instantâneo e médio, o consumo de combustível, a velocidade média e o tempo decorrido após a última vez que o motor foi ligado, além do combustível restante após a reserva de luz e a distância que é possível percorrer até o tanque ficar vazio (quando selecionado). Esta informação é mostrada na parte inferior da tela.

Na tela superior, no meio à direita, o piloto pode ver a velocidade de configuração do indicador Shift-Up, o ângulo de aderência, a voltagem da bateria, o calendário ou o texto definido pelo usuário.

Alternar entre os modos é controlado por uma tecla e, logo acima, há um interruptor para cima/baixo que gerencia e altera as informações exibidas em cada modo selecionado.

**3.2 Motor & ciclística**

* **Motor compacto e potente**
* **Sistema de comando de válvulas aperfeiçoado**
* **Sistema de escape 4x2x1 realizado em titânio**
* **Chassi dupla trave arquitetura Diamond**
* **Tanque de combustível de titânio**

O motor tetracilindrico que equipa as Fireblades foi alvo de uma completa reformulação para 2018, trabalho que resultou em aumento de potência, torque e dimensões mais compactas. Um destaque do motor de exatos 999,8 cm3 é a potência máxima de 191,7 cv a 13.000 rpm, que é acompanhado pelo exuberante torque de 11,82 kgf.m a 11.000 rpm, números que associados ao peso a seco mínimo – 183 kg para a Fireblade e 182 kg para a versão SP. Tal diferença pode ser atribuída ao tanque em titânio que equipa a SP.

O chassi realizado em alumínio é um trave dupla que obedece a arquitetura Diamond, que “abraça” o motor resultando em uma motocicleta extremamente compacta, o que atende o conceito “Controle Total” instituído através da primeira Fireblade, a CBR 900RR de 1992.

Elementos como embreagem deslizante fazem par com sistemas de freios evoluídos. Na Fireblade diz respeito aos freio pinças Tokico, que dão lugar às Brembo na Fireblade SP.

A Fireblade SP se diferencia da Fireblade em diversos itens, sendo o mais importante as suspensões. Trata-se da primeira moto Honda equipada com suspensão dianteira e traseira Öhlins S-EC, um garfo NIX30 de 43 mmØ e um amortecedor TTX36. A Unidade de Controle de Suspensão (SCU) recebe diversas informações à partir da IMU de 5 eixos (aceleração 3 eixos e velocidade angular 2 eixos). Outros sensores recolhem dados como velocidade de roda, rpm do motor, freio e ângulo do acelerador e também o modo que a motocicleta está sendo levada. Este extenso nível de informações resulta em um sistema de suspensões que se altera de modo contínuo.

 **4. Preço, cores, garantia**

A Honda CBR 1000RR Fireblade e a CBR 1000RR Fireblade SP tem preços público sugeridos de R$ 71.390,00 e R$ 81.590,00 (base Estado de São Paulo).

As cores disponíveis são o vermelho para a CBR 1000RR Fireblade e vermelho para a CBR 1000RR Fireblade SP. A garantia é de três anos sem limite de quilometragem.