

2024年2月22日

「CBR1000RR-R FIREBLADE」 「CBR1000RR-R FIREBLADE SP」の仕様を変更し発売

Honda は、大型スーパースポーツモデル「CBR1000RR-R FIREBLADE」「CBR1000RR-R FIREBLADE SP」の仕様変更を行い、Honda Dream より **3月1日（金）** に発売します。

- エンジン各部の仕様熟成を図り、中速域の加速性能を向上
- 扱いやすさのさらなる向上に寄与する、Honda 二輪車初の2 モーター式スロットルバイワイヤ（TBW）を採用
- フレームボディの構成部品を新設計するなど、車体の軽量化を実現
- ウイングレット、ミドルカウル、アンダーカウルを新設計



CBR1000RR-R FIREBLADE
(グランプリレッド)



CBR1000RR-R FIREBLADE SP
(グランプリレッド)



CBR1000RR-R FIREBLADE SP
(マットパールモリオンブラック)

●販売計画台数（国内・年間） **600 台**

●メーカー希望小売価格（消費税10%込み）

CBR1000RR-R FIREBLADE **2,486,000 円**（消費税抜き本体価格 **2,260,000 円**）

CBR1000RR-R FIREBLADE SP **2,849,000 円**（消費税抜き本体価格 **2,590,000 円**）

* 価格（リサイクル費用を含む）には保険料・税金（消費税を除く）・登録などに伴う諸費用は含まれておりません

お客様からのお問い合わせは、「お客様相談センター オーハローバイク 0120-086819」へお願い致します。

【主な特徴】

CBR1000RR-R FIREBLADE は、高出力かつ扱いやすい出力特性のパワーユニットと、操縦性を追求した車体パッケージングを組み合わせ、スポーツライディングをサポートする先進の電子制御技術などを採用した CBR シリーズの最上位モデルです。

CBR1000RR-R FIREBLADE SP は、CBR1000RR-R FIREBLADE をベースに、ÖHLINS（オーリンズ）製の電子制御サスペンションのほか、Brembo（ブレンボ）製のフロントブレーキキャリパーを装備するなど、足まわりを専用化しています。また、より素早いシフトチェンジ操作を可能とするクイックシフターを標準装備し、さらにスポーツライディングの楽しみを視野に入れた仕様としています。

今回、「TOTAL CONTROL for the Track」のコンセプトをより進化させ、レーストラックにおける走行性能のさらなる強化と俊敏なハンドリングのさらなる向上を高次元で両立させるため、各部の仕様変更を行いました。

●パワーユニット

- ・カムシャフトのバルブタイミングおよびリフト量の変更、ピストン頭部形状変更による圧縮比アップなどを図り、中速域の加速性能のさらなる向上に寄与させています。Honda 二輪車初となる、2 モーター式スロットルバイワイヤ（TBW）を採用。スロットルバルブの開閉を 2 個のモーターで行うことで 2 気筒ごとの独立制御を実現し、加速時のスロットルグリップ低開度域のコントロール性や、減速時のエンジnbrake 効力増加など扱いやすさのさらなる向上に寄与させています。
- ・クランクシャフトの形状変更や軽量化により慣性マスを低減し、スロットルグリップ操作に対するエンジン回転の鋭いレスポンスと、スムーズな追従性の実現に寄与させたほか、トランスミッションなどのギア比を変更することで、全車速域での駆動力のさらなる向上を図っています。

●車体

- ・フレームボディーの構成部品を新設計し、軽量化と剛性バランスの最適化を図ることで、狙いとした旋回性と接地感の向上、より自由度の高いハンドリング性能を高次元でバランスをとっています。
- ・レースシーンで培ったエアロダイナミクステクノロジーを随所に反映し、ウイングレット、ミドルカウル、アンダーカウルを新設計。ウイングレットは、側面積を小さくすることでリフト抑制効果を確保しつつ、ヨーモーメントを約 10%低減させ、軽快性の向上に寄与しています。

●電子制御

- ・2 モーター式スロットルバイワイヤ（TBW）の採用による出力特性とエンジnbrake 特性の変更に伴い、ライディングモードの各パラメーターを再設定。幅広い走行シチュエーションで感じられる、バイクを操る楽しさや、さらなる安心感の実現に寄与しています。
- ・CBR1000RR-R FIREBLADE SP には、ライダーの体重をメーターに入力することで、体重に応じた前後サスペンションの推奨プリロード値を表示する機能を追加しています。

●カラーリング

CBR1000RR-R FIREBLADE のカラーリングは、レーシングイメージあふれるトリコロールの「グランプリレッド」を設定。CBR1000RR-R FIREBLADE SP のカラーリングは、「グランプリレッド」と、ブラックを基調とした精悍なイメージの「マットパールモリオンブラック」の計 2 色を用意しています。

主要諸元

| 通 称 名 | | CBR1000RR-R FIREBLADE | CBR1000RR-R FIREBLADE SP |
|----------------------------|--|---|---|
| 車 名 ・ 型 式 | | ホンダ・8BL-SC82 | |
| 全 長 × 全 幅 × 全 高 (mm) | | 2,100×740×1,140 | 2,105×750×1,140 |
| 軸 距 (mm) | | 1,450 | 1,455 |
| 最 低 地 上 高 (mm)★ | | 130 | |
| シ ー ト 高 (mm)★ | | 830 | |
| 車 両 重 量 (kg) | | 200 | 201 |
| 乗 車 定 員 (人) | | 2 | |
| 燃料消費率※ ¹ (km/L) | 国土交通省届出値 定地燃費値※ ² (km/h) | 22.0 (60) <2名乗車時> | |
| | WMTCモード値★ (クラス)※ ³ | 15.4 (クラス3-2) <1名乗車時> | |
| 最 小 回 転 半 径 (m) | | 3.8 | |
| エンジン型式・種類 | | SC82E・水冷 4ストローク DOHC 4バルブ 直列 4気筒 | |
| 総 排 気 量 (cm ³) | | 999 | |
| 内 径 × 行 程 (mm) | | 81.0×48.5 | |
| 圧 縮 比 ★ | | 13.6 | |
| 最 高 出 力 (kW[PS]/rpm) | | 160[218]/14,000 | |
| 最 大 ト ル ク (N・m[kgf・m]/rpm) | | 113[11.5]/12,000 | |
| 燃料供給装置形式 | | 電子式<電子制御燃料噴射装置 (PGM-DSFI) > | |
| 使用燃料種類 | | 無鉛プレミアムガソリン | |
| 始 動 方 式 ★ | | セルフ式 | |
| 点 火 装 置 形 式 ★ | | フルトランジスタ式バッテリー点火 | |
| 潤 滑 方 式 ★ | | 圧送飛沫併用式 | |
| 燃料タンク容量 (L) | | 16 | |
| ク ラ ッ チ 形 式 ★ | | 湿式多板コイルスプリング式 | |
| 変 速 機 形 式 | | 常時噛合式 6 段リターン | |
| 変 速 比 | 1 速 | 2.461 | |
| | 2 速 | 1.947 | |
| | 3 速 | 1.650 | |
| | 4 速 | 1.454 | |
| | 5 速 | 1.291 | |
| | 6 速 | 1.160 | |
| 減 速 比 (1次★/2次) | | 1.687/2.750 | |
| キャスト角(度)★/トレール量(mm)★ | | 24°07' /102 | |
| タ イ ヤ | 前 | 120/70ZR17M/C (58W) | |
| | 後 | 200/55ZR17M/C (78W) | |
| ブ レ ー キ 形 式 | 前 | 油圧式ダブルディスク | |
| | 後 | 油圧式ディスク | |
| 懸 架 方 式 | 前 | テレスコピック式 (倒立サス/ビッグ・ピストン・ フロントフォーク) | テレスコピック式 (倒立サス/ NPX Smart-EC3.0) |
| | 後 | スイングアーム式 (プロリンク/バランス・フリー・ リアクション・ライト) | スイングアーム式 (プロリンク/ TTX36 Smart-EC3.0) |
| フ レ ー ム 形 式 | | ダイヤモンド | |

■道路運送車両法による型式指定申請書数値 (★の項目は Honda 公表諸元) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

※1 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります

※2 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です

※3 WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます