

**CBR**  
**1000RR**



CBR1000RRは、市街地からサーキットのスポーツ走行まで、その卓越した運動性能で世界各地の幅広いユーザーの支持を得ているスーパースポーツモデルです。

そのルーツは、1992年に発売したCBR900RRまで遡ります。軽量でコンパクトな車体に、高性能なエンジンを搭載し、高い運動性能と扱いやすさを両立させたコンセプトは、連綿と受け継がれてまいりました。日本国内では、2002年に排気量を954ccに高めたCBR954RRを国内仕様車として初めて市場に投入いたしました。以降、2004年には排気量を1,000ccにアップし、新設計エンジンを搭載したCBR1000RRを発売。このモデルは、ロードレース世界選手権“MotoGP”クラスで世界チャンピオンを獲得したワークスマシン“RC211V”で培った先進技術を取り入れるなど、さらなる操縦安定性の向上を実現いたしました。国内仕様車ならではの使い勝手に優れたセッティングにより、さらにユーザーの支持、拡大を図ってまいりました。一方、モータースポーツ活動では、鈴鹿8時間耐久ロードレースをはじめ、全日本ロードレース選手権JSB1000クラス、スーパーバイク世界選手権などのトップカテゴリーのレースで好成績を収めるなど、その高いポテンシャルを遺憾なく発揮いたしました。

今回、フルモデルチェンジモデルとして発売するNew CBR1000RRは、国内の認定を取得し、次世代のCBRにふさわしく環境性能と運動性能を極めて高い次元で両立させました。より幅広いユーザーにスーパースポーツモデルの魅力を体感いただきたいとの想いを込め開発したモデルです。



MotoGPマシン“RC212V”のレーシングDNAを受け継ぎながら、量産のスーパースポーツモデルとしてさらなる進化を目指しました。その実現のために「All the Best in Super Sports」をコンセプトとして掲げ、絶対的な速さのみならず、より走りの楽しさを体感できるマシンとして開発を進めました。

そのためにNew CBR1000RRでは「Total Control (乗りやすさ)」「Design (デザイン)」「Power (力強さ)」というテーマを設定。

「Total Control (乗りやすさ)」では、単なるハイスpekマシン追求ではなく、ワインディングから日常での使用まで幅広くカバーする優れた操縦性やライディングポジションの実現。

「Design (デザイン)」では、究極の運動性能を実現するための機能を徹底追求。

「Power (力強さ)」では、ハイパワーでありながら扱いやすさも高度に両立するエンジン特性を追求。これら3要素を高次元で融合することで、操る楽しさを徹底追求したNew CBR1000RRを実現しました。

## スーパースポーツとしての 操る楽しさを徹底して追求した、New CBR1000RR

### Total Control

ワインディングから日常での使用まで  
トータルカバーする優れた操縦性と  
ライディングポジション。

開発キーワード

## *All the Best in Super Sports*

「Total Control」「Design」「Power」の3要素を追求し、  
圧倒的なフットワークとトータルコントロール性能を獲得。

New CBR1000RRは、走る、曲がる、止まるを  
高次元で融合した“*All the Best in Super Sports*”を追求しました。

### Design

究極の運動性能とそれを実現する機能とを  
徹底追求した  
オールニューデザイン。

### Power

ハイパワーと扱いやすさとの  
高度な両立を追求。

トータルのコントロール性能の実現のために、まず実施したのが「マス集中化+軽量化」です。各部の軽量化はもちろん、車体の中心部から遠い部分のパーツの軽量化などマスの集中化を徹底しました。具体的には軽量、スリム化されたカウリングやロースラングタイプのマフラー、薄肉化した前後のアルミキャストホイールなどがマスの集中化を外観上からも実感できる部分となっています。さらにエンジンを新設計とすることで約2.5kgの軽量化\*1を実施し、車体とあわせてトータルで約5kgの大幅な軽量化\*1を達成しました。

さらに新設計のエンジンは動力面においても大幅な進化を遂げています。国内仕様としては最大の出力\*2を獲得し、よりシャープな加速性能とともに、幅広い回転域においてトルクフルで扱いやすい出力特性を獲得しました。

クラス最軽量\*3のコンパクトボディと、圧倒的かつリニアなパワー。これらが生み出すトータルバランスの極致ともいべき運動性能が、あらゆるライダーに、よりダイナミックな興奮をもたらします。

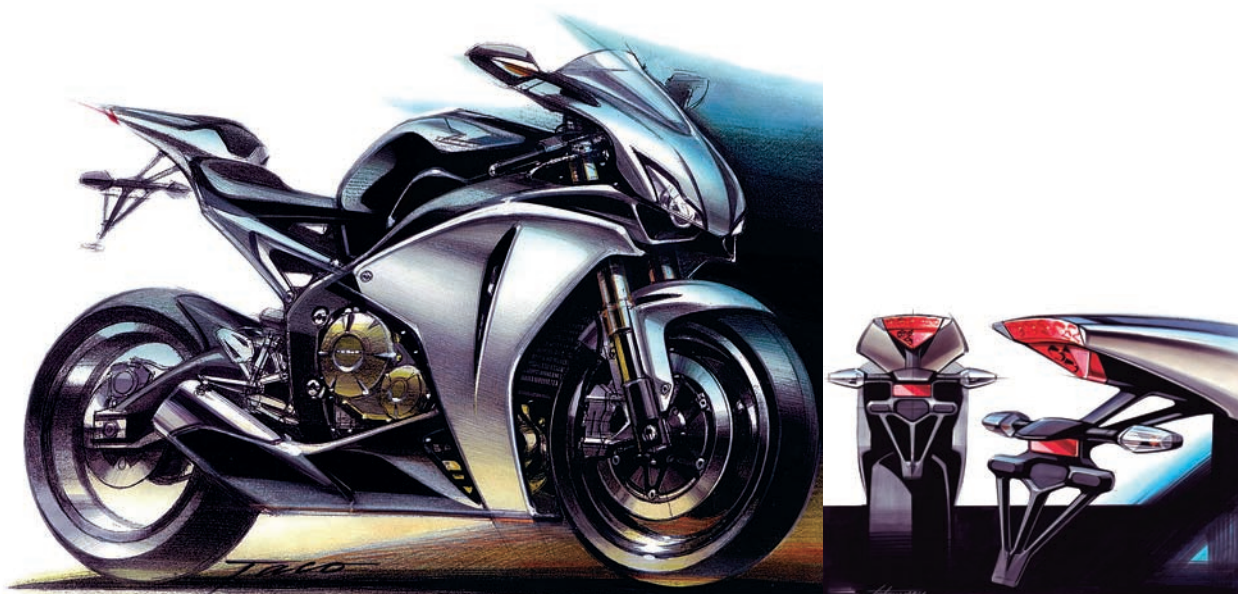
\*1. 2007年モデル比 \*2. 2008年6月現在 \*3. 当社調べ



New CBR1000RRのスタイリングは運動性能を徹底的に追求し、マシンの持つ機能をそのまま色濃く反映させた機能美あふれるスタイリングとしました。それはMotoGPマシンRC212V同様に、マスの集中による凝縮感やソリッド感をマシン全体で感じる事ができます。もちろん開発の過程においては風洞実験を重ね、徹底した空力解析を行なうことによって空気抵抗を約7%低減\*1するなど、よりコントロール性に優れたエアロダイナミクスフォルムを獲得しています。またフロントのショートノーズカウルは前方への張り出しを抑えることで、コーナリング時の慣性モーメントによるハンドリングへの影響を低減、さらにサイドカウルに設けられた縦型のスリットは、整流効果だけでなく、熱マネージメントにおいても優れた効果を発揮します。

そして徹底したマス集中化や軽量・コンパクト化の象徴であるリアセクションには、ボリュームを抑えた薄型テールカウルを採用しました。ステーにより支持されるテールランプには、被視認性が高く、省電力・メンテナンスフリーを実現する高輝度LEDを採用しました。また、ピリオンシートはデタッチャブル構造とし、シングルシートカウル\*2もオプションで用意しています。ピリオンシート下には専用Uロック\*2、ライディンググローブなどの収納が可能なスペースを設けています。

\*1. 2007年モデル比 \*2. 別売(ホンダアクセス製)



## スタイリング - 2

CBR  
1000RR

機能面のみならず視覚的な魅力も徹底的に追求しました。フロントからリアまで、有機的な曲面とシンプルなラインが調和した質感の高いカウルデザインを施し、走りの興奮、快適性、所有する喜びなど、それらをより高い次元で融合することで、独創のスタイリングを完成させました。

フロントカウルには、精悍な顔つきをひとときわ際立たせるラインビームタイプのデュアルヘッドライトを装備。優れた配光特性を持つマルチフレクターを採用することで、高い照射能力と被視認性を確保しています。また、バックミラーにビルトインされたLEDポジションランプ付クリアウインカーは、空力特性の向上を図りつつ、被視認性の向上はもちろん、ヘッドライトと大きく張り出したポジションランプにより、夜間走行時においてNew CBR1000RRに独特の個性を与えています。

インストルメントパネルはフロントのショートノーズカウルに合わせ、よりコンパクトとなった新デザインを採用。中央にアナログタコメーターを設置し、右下にスピードメーター、デュアルトリップ/オドメーター、デジタル水温計、リザーブインジケーターなどのデジタル表示を見やすくレイアウトしました。また、瞬間および区間の燃費計や、2,000～12,000rpmの間で任意に設定が可能なREVインジケーターも装備しています。



## カラーリング

CBR  
1000RR

今回のモデルチェンジに際し、マスの集中による“塊感”をより際立たせたストライプを配した3種のカラーリングをラインアップしました。パールサンビームホワイトはクリーンな印象を与えつつもアグレッシブでスポーティーなイメージを。キャンディーグローリーレッドはカウルの陰影を美しく見せるリッチなエレガントカラー。グラフィットブラックはシックでシンプルな印象ながら、凄みを感じさせるカラーリングとしました。

また、JSBに参戦するHRCのワークスカラーであるトリコロール\*もレーシングイメージを強く打ち出したモデルとしてラインアップしています。\* 2008年9月5日発売



パールサンビームホワイト



キャンディーグローリーレッド



グラフィットブラック



トリコロール

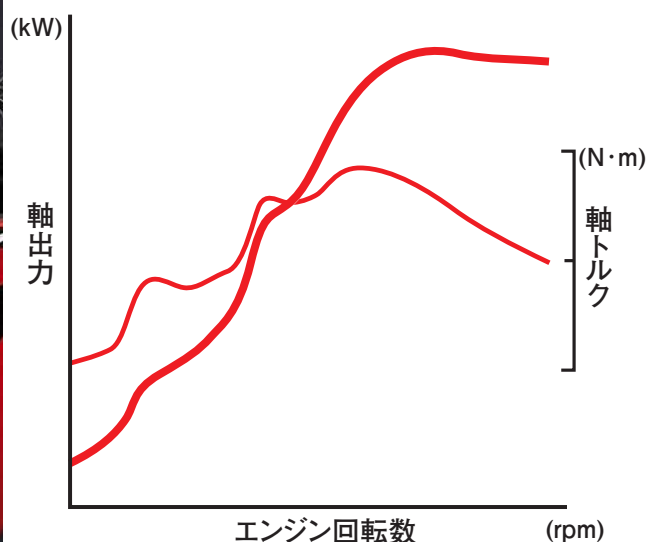
新設計のエンジンは、水冷DOHC直列4気筒のレイアウトを踏襲したうえで、ボアを75mmから76mmへ拡大\*し、ストロークを56.5mmから55.1mmへショートストローク化\*して総排気量を999cm<sup>3</sup>としています。さらに、シリンダー内にニッケル-シリコンカーバイド(以下Ni-SiC)表面処理を施し、極限領域における強度と信頼性も確保しています。さらに、圧縮比のアップと吸排気系の最適化により、ピーク回転時の高回転・高出力化を図りながらも、低・中速域においてトルクフルで扱いやすくリニアな出力特性を実現。国内仕様のマシンとしては最大の出力87kW [118PS]を達成しました。

また、出力特性の大幅な向上とともに、大幅な軽量化も実施しました。新設計のコンパクト化されたエンジンケースとシリンダーの別体化や細部まで材質レベルにおよぶ見直しを図ることで、エンジン単体で約2.5kgの軽量化\*も達成、パワーウエイトレシオのさらなる向上を実現しています。

\* 2007年モデル比



出力特性





エンジンを新設計とするうえで、出力特性の向上と徹底した軽量化を達成するために、細部にわたる見直しを行ないました。エンジンケースとシリンダーを別体とし、各々のパーツを小型・軽量化したうえで、高出力エンジンとしての入念なチューニングを施しました。

#### ■エンジンケース

エンジンケースも新設計とすることで、主要3軸（クランク、メイン、カウンター）の各シャフトの軸間距離と配置はそのままに、エンジンのさらなるコンパクト化を図りました。ケース内部の形状を見直し、さらにシリンダーを別体としたことにより、必要十分な強度を確保した形状にすることで、軽量化に貢献しています。



#### ■シリンダーブロック

高剛性なフルクローズドデッキタイプのシリンダーをエンジンケースと別体とし、シリンダーに直接Ni-SiC表面処理を施すことで、シリンダーピッチを変更することなくボアの1mm大径化\*を実現。また、Ni-SiC表面処理を採用したことで、高回転、高負荷時の耐久性を確保し、信頼性の向上も図っています。



#### ■シリンダーヘッド

シリンダーヘッドでは、吸・排気バルブの全長をインレット側で2.7mm、エキゾースト側で3.6mm短縮\*し、カムシャフトの位置を4mm低く\*、吸気側と排気側のシャフトを4.5mm接近\*させて設計することで小型化を実現。また、ヘッドの締め付け部を外出すことで、ヘッドの幅を15mm短縮\*しました。



#### ■ピストン&コンロッド

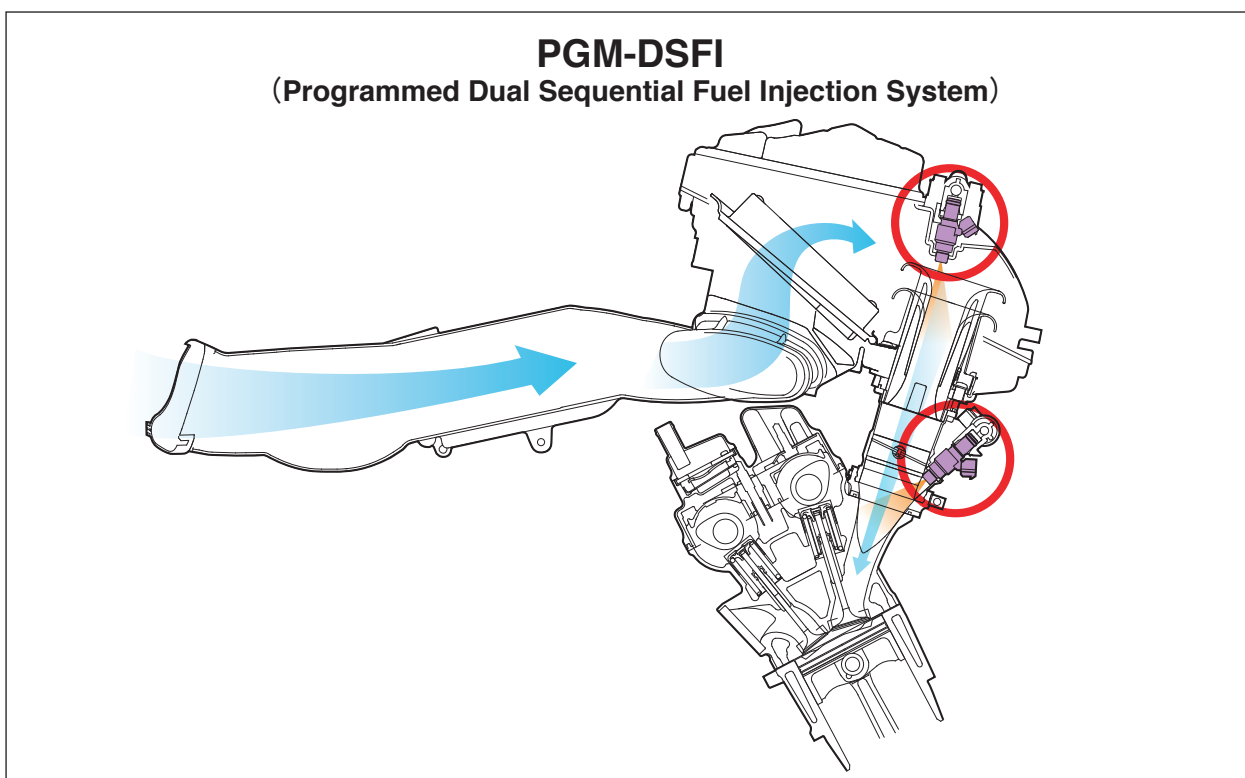
鍛造スリッパ型ピストンと軽量の浸炭ナットレスコンロッドとの組み合わせで慣性マスを効果的に低減しています。ピストン各部の薄肉化を丹念に行ない、重量増を招くことなくボア1mmの大径化\*を実現しました。サイドスカート表面には二硫化モリブデン粒子を着床（ショットピーニング）させることでフリクションロスを最小限に抑え、優れたスロットルレスポンスを実現しています。



\* 全て2007年モデル比

■ PGM-DSFI

レーシングテクノロジーによって培われたPGM-DSFI (Programmed Dual Sequential Fuel Injection System)を採用。高精度の32ビットプロセッサ-ECUとの組み合わせにより、俊敏なスロットルレスポンスと滑らかな出力特性を実現しています。1気筒あたり2基のインジェクターを装備し、低回転域ではスロットルボディに装着されたローインジェクターのみが作動。3,200rpm以上、スロットル開度が約25%を超えた場合にはアッパーインジェクターも作動し、最適な燃料の供給を行ないます。また空燃比制御に優れ、排気ガス再燃焼システム「エキゾーストエアインジェクション」やエキゾーストシステムに設定した三元触媒機構「HECS3 (Honda Evolutional Catalyzing System 3)」との相乗効果により、平成19年国内二輪車排出ガス規制値をクリアしています。



■ ラジエーター

最適なディメンションにするために、ヘッドパイプからスイングアームピボットの距離を短縮し、ラジエーターを上方に移動させてエンジンに近づけました。その結果、走行風に対してより冷却効率の向上が図れ、ラジエーターの小型化が実現できました。



■ダイレクト・エア・インダクション・システム

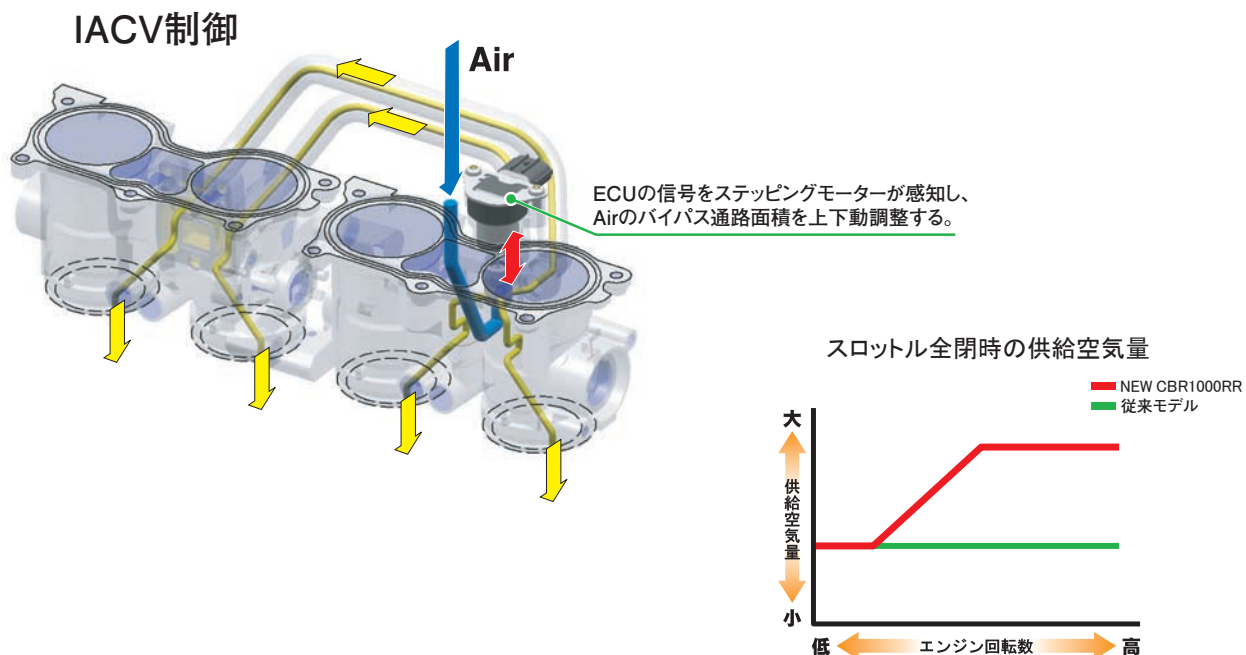
ラジエーターの上方配置に伴い、ヘッドライト下部に設定したエアインテークから、エアクリーナーボックスへ直接、大量の空気をスムーズかつ高速に送り込むダイレクト・エア・インダクション・システム。環境性能と低・中速性能の最大限の両立を狙い、エアインテークの後方に6,000rpmを境に開閉するバルブを設けています。



■IACV (Intake Air Control Valve)

アイドル回転数の安定化や寒冷時などの始動性を向上させるIACVを新たに採用しました。CBR600RRに採用されているシステムと同様に、全てのエンジン回転域において、IACV開度をきめ細かく制御することで、スロットル低開度時の吸入空気量を最適化し、高回転・低負荷領域における大幅な燃焼効率の向上を実現しました。

こうして、重量やエンジンサイズを増加することなく、減速時や、減速から加速への移行時の安定した燃焼を生み出し、より繊細なエンジンコントロールを可能としました。



■エキゾーストシステム

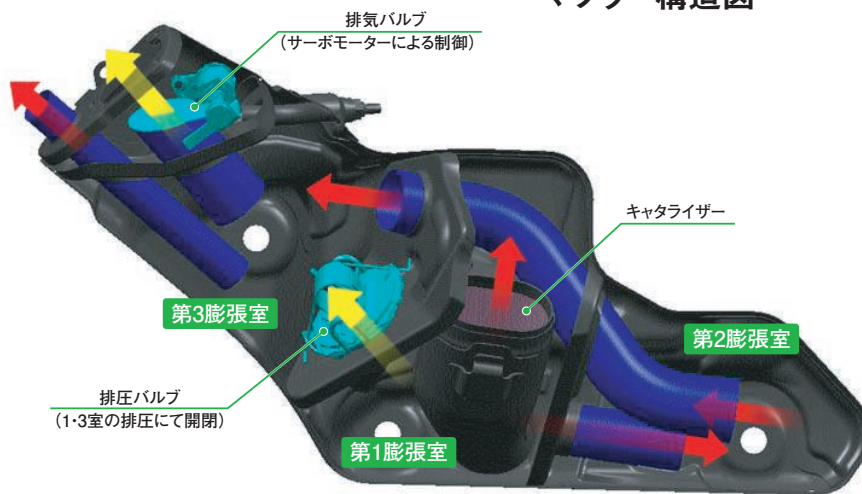
エンジン下方へ集結させたエキゾーストパイプから、アンダーカウルと一体感のあるフラッシュサーフェスデザインのショートマフラーへとつながるロースラングタイプのステンレス製エキゾーストシステムを採用しました。空力特性の最適化とマス集中化とともに、車体の慣性モーメントの低減にも大きく貢献しています。このマフラーの採用により、ロール慣性で約13%、ヨー慣性で約10%の低減\*を達成し、コントロール性のさらなる向上を実現しました。2つの排気口を持つショートマフラーは逆三角形とし、車体からの張り出しを徹底的に抑えることで、より深いバンク角を確保しています。またECU制御による可変排気バルブおよび排圧バルブを採用し、スロットル開度とエンジン回転数によって排圧をつねに最適な状態にコントロールし、全域でのパワーのつながりをよりスムーズにしています。

\* 2007年モデル比



写真は輸出仕様

マフラー構造図

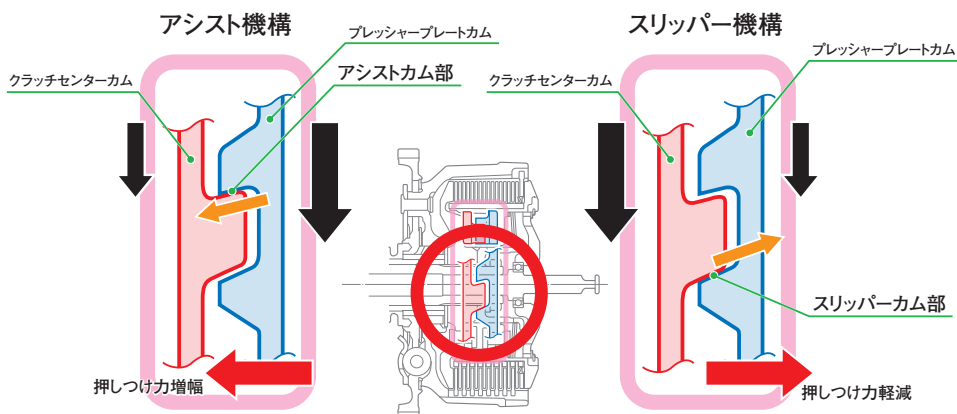
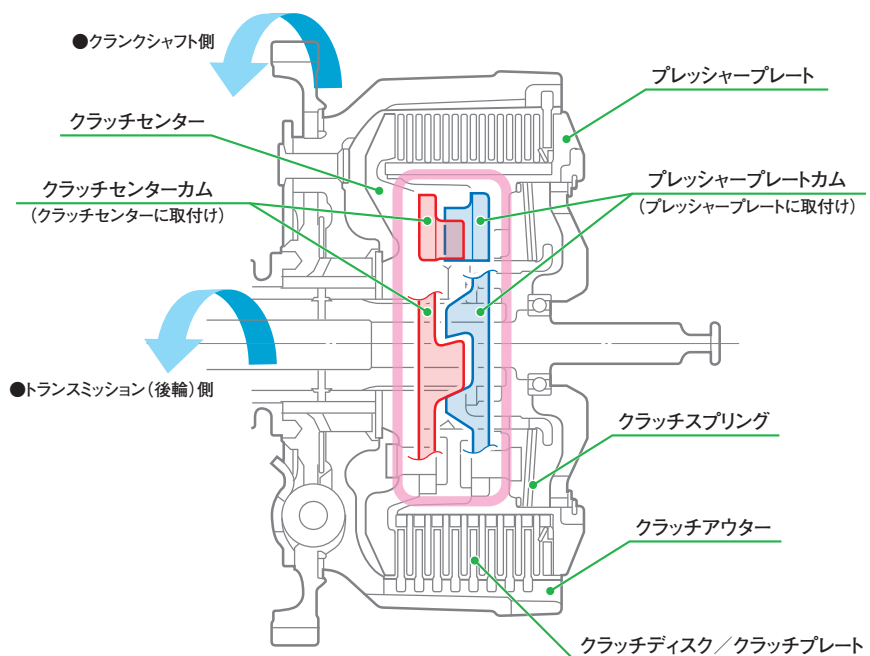


■アシストスリッパークラッチ

軽くてスムーズなクラッチ操作で走りのパフォーマンスを実現し、同時にライダーの負担を和らげるために、機械式のアシストスリッパークラッチを新たに採用しました。これは、加速時などクラッチにより大きな伝達容量を必要としている時には、クラッチ容量をアシストすることで、強大なクラッチスプリングを必要とせず、より軽いクラッチ操作とスムーズなシフトチェンジが可能となり、また減速時など過大なバックトルク（エンジブレーキ）が発生した場合には、これを緩和するようにした機械式の機構です。今回はレバーフィーリングの最適化のために、クラッチの作動をワイヤー式に変更しました。

この機構は2006年にMotoGPマシンRC211Vに採用され、世界チャンピオン獲得に多大な貢献を果たしました。

アシストスリッパークラッチ構造図



加速側トルク(クランクシャフト発生トルク)により、プレッシュャープレート側の回転力がクラッチセンター側の回転力を上回ると、アシストカムが作動し、プレッシュャープレートを引き込み、クラッチディスクとクラッチプレートの押しつけ力を増幅させる。

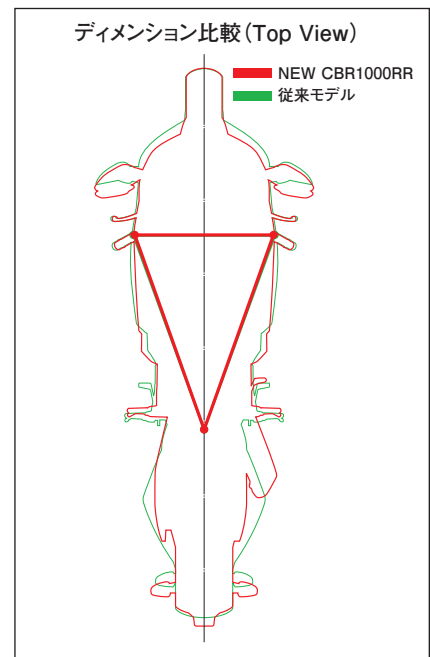
減速側トルク(後輪からのバックトルク)により、クラッチセンター側の回転力がプレッシュャープレート側の回転力を上回ると、スリッパカムが作動し、プレッシュャープレートを押し出し、減速側トルクを逃がす。

シャーシー全体でも、徹底した軽量化と高出力化に伴うさまざまな改良を施しました。新設計のフレームとスイングアーム、またオフセット量を増加させたフロントサスペンションなどにより、ホイールベースを5mm延長\*。クイックなレスポンスと安定した高速旋回性を両立させました。

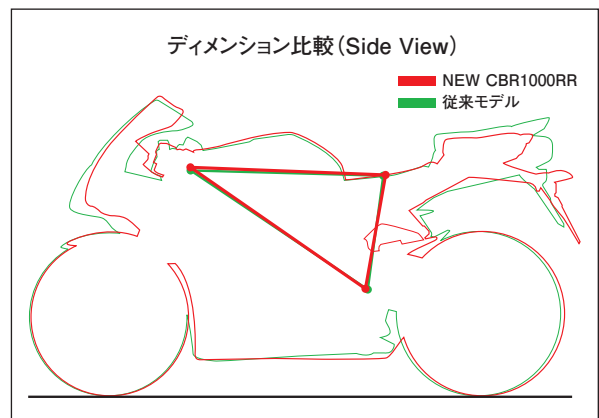
またライディングポジションについても大幅な変更をしました。ステップを前へ20mm、下へ10mm移動\*。さらにハンドルを前へ2mm、上へ6.5mm移動\*させることで、ライディング時の前傾姿勢の緩和を図りました。スリムでコンパクトな車体とあいまって、より自由度の高いライディングポジションを実現しました。

またシート幅を20mmスリム化\*し、内股から足つき点までの車体の張り出しを抑えることで、シート高を変更せずに停車時の足つき性も大幅に向上させました。

\* 2007年モデル比



スリムなボディー形状により、優れた足つき性を実現。(モデル身長173cm)



## ■ フレーム

高剛性のアルミ鋳造製ツインチューブフレームは部品構成点数を9点から4点に削減し、メインパイプ部の全幅を30mmスリム化\*したコンパクトかつシンプルな構造としています。適度なしなやかさを保ちながらも、側面の剛性で13%、ひねり剛性を40%、さらに垂直剛性も30%向上\*させることで、コーナー出口を見るだけで呼応するかのような、俊敏なハンドリングを実現できました。



## ■ スイングアーム

スイングアームにはクロスメンバー部分をアルミ鋳造、右側アームをガルアームタイプのアルミプレス成型、左側アームをアルミ押し出し成型とアルミプレス成型によって構成したハイブリッド構造を採用しました。軽快なハンドリングと高い旋回性能を実現するため、ホイールベースを5mm延長\*する一方、スイングアームは全長を12mm伸ばした\*うえで、ピボットポイントを僅かに上方へ移動させ、スイングアームの垂れ角を9.5度から9.67度に増加させました。これにより、路面の変化をよりダイレクトに感じることでできる接地感や走行状態での安心感の向上を果たしました。



## ■ フューエルタンク

下方にせり出した形状の内装式フューエルタンクによりマスの集中と低重心化を図りました。また外側のフューエルタンクシェルターは内側に絞り込む形状とし、ニーグリップしやすく高いホールド性を確保しました。

\* 全て2007年モデル比

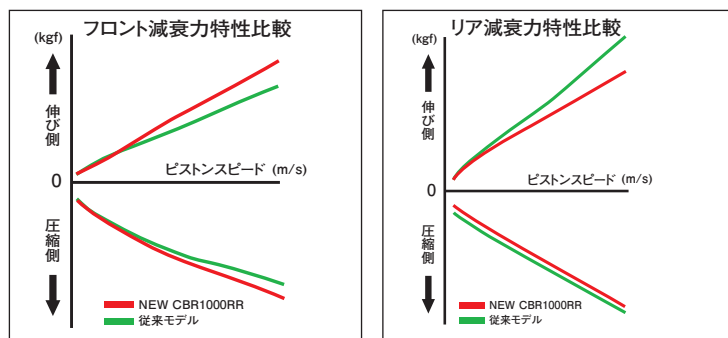


## サスペンション

# CBR 1000RR

### ■サスペンション

フロントには高剛性のφ43mmフルアジャスタブル倒立フォークを採用。伸び側と圧側の減衰力を無段階に調整できるH.M.A.S. (Honda Multi-Action System) ダンパーを組み合わせ、優れた車体安定性と応答性を実現しています。また、フロントフォークの左右のスパンを10mm狭く\*することで、慣性モーメントと剛性の最適化を図り、応答性に優れたセッティングとしました。リアには、ショックユニットをスイングアーム上部とロアーリンクのみでマウントし、フレーム上部とは直接リンクしていない構造を持つHonda 独創のユニットプロリンクサスペンションを踏襲しました。コーナー脱出する際の加速時に、路面の変化の影響を受けにくく安定しているため、加速しながらも曲がれるような高い旋回性を発揮します。また前・後サスペンションとも、フルアジャスタブル機構を標準装備しています。 \* 2007年モデル比



### ■HESD

CBR600RRにも採用されている小型・軽量タイプの電子制御方式の油圧ステアリングダンパーHESD (Honda Electronic Steering Damper) を搭載しました。車速やスロットル開度をセンサーが感知してECUでダンパーの減衰特性を制御することで、低速走行時には軽快な取りまわしを可能とし、高速走行時には路面からの外乱を抑え、ハンドルシミーを抑制し、安心感の高いハンドリングを実現します。





## ブレーキ & ホイール

# CBR 1000RR

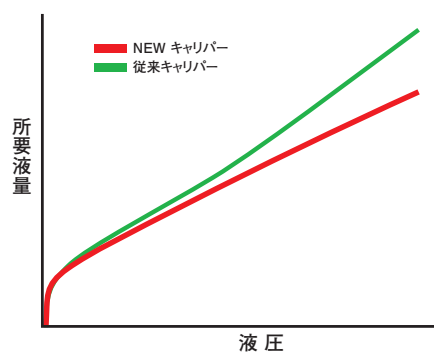
### ■ ブレーキシステム

フロントには、 $\phi 320\text{mm}$ ダブルディスク+対向4ポットキャリパーを装備。従来からのラジアルマウント式を踏襲し、高い剛性を確保しています。ブレーキディスクは、マウントピン数を10本から6本に削減するとともに、4種類の異径軽減穴を最適に配置することにより左右合計で約230g軽量化\*しています。また、フロントキャリパーには軽量・高剛性のモノブロックタイプを採用しました。左右のブロックを重いボルトで固定せずに一体構造とし、ブレーキピストンにクロームメッキを施したアルミ材を使用することで、剛性アップを図りながらも、左右のキャリパーの合計で約430gの軽量化\*を果たしました。さらに高剛性化によりパッド全体に均一な圧力の分配が実現し、レバーレシオを5%アップ\*したバーチカルピストンタイプのマスターシリンダーとともに、高効率かつ応答性に優れたブレーキフィールが実現できました。

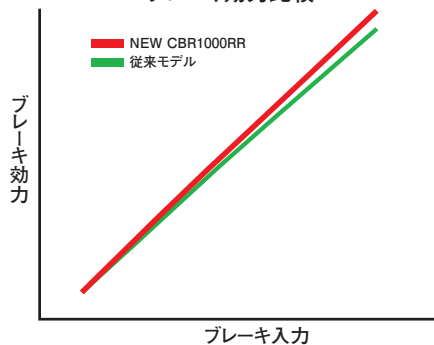
リアには $\phi 220\text{mm}$ ディスク+小型・軽量シングルポットキャリパーを装備しています。



フロントブレーキキャリパー剛性比較



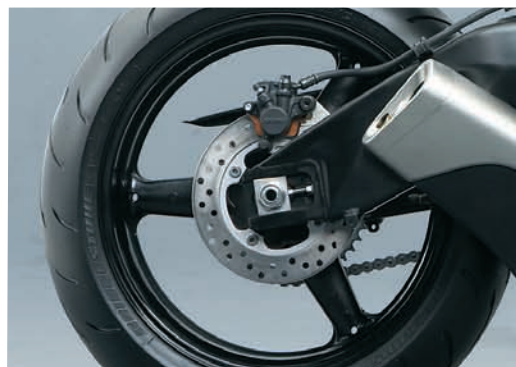
ブレーキ効力比較



### ■ ホイール

アルミ中空3本スポーク17インチホイールは、減圧鋳造を採用することで中空構造の3本スポーク部の薄肉化を図り、バネ下重量をフロントで240g、リアで310g軽減\*しています。

\* 全て2007年モデル比



## 主要装備

CBR  
1000RR

### ■ ヘッドライト

フロントカウルには、精悍な顔つきをひとときわ際立たせるラインビームタイプのデュアルヘッドライトを装備。優れた配光特性を持つマルチフレクターを採用することで、高い照射能力と被視認性を確保しています。



### ■ 6Ah(YTZ-7S)バッテリー

エンジンのスターターレシオを26.222から31.244に変更し、より少ない電流で同じスターター回転トルクを発生させることが可能となりました。これにより従来の8.6Ah(YTZ-10S)バッテリーに比べ1kg以上軽い6Ah(YTZ-7S)容量のバッテリーの搭載が可能となり、大幅な軽量化に寄与しています。

### ■ H・I・S・S (ホンダ・イグニション・セキュリティ・システム)

Hondaの独自技術であるH・I・S・S (Honda Ignition Security System)は、極めて高い効果を発揮する盗難抑止機構です。キーに内蔵されたICチップとエンジン制御ECU内部のIDが一致しない限りエンジン始動ができない、電子インターロックを利用したシステムです。また、ホットワイヤー方式や点火スイッチのモジュールをすべて交換する方法であっても、エンジン制御ECUが動作を停止するため、エンジンを始動させることはできません。

メーターパネルの赤いLEDにより、エンジン停止から24時間の間、約2秒ごとに点滅を続けて盗難抑止機構のシステムの作動を確認できます。24時間以上経過するとLEDの点滅は止まりますが、H・I・S・Sは機能し続けます。

### ■ リザーブインジケーター

新設計のインストルメントパネル内にリザーブインジケーターを新設。リザーブに入った段階から、燃料の使用量を0.1ℓ単位で表示します。また、瞬間燃費やトリップAに連動した平均燃費を計測することができ、ツーリング時にも便利な装備としています。

### ■ ユーティリティ

ビリオンシート下の収納スペースを、従来モデルに比べ約3倍の容積に拡大し、使い勝手の大幅な向上を図りました。またUロック(別売:ホンダアクセス製)は、この収納スペースの形状に合わせ、新デザインとしています。

## 主要諸元



通称名	CBR1000RR	
車名・型式	ホンダ・EBL-SC59	
全長×全幅×全高 (m)	2.080×0.680×1.130	
軸距 (m)	1.415	
最低地上高 (m)	0.130	
シート高 (m)	0.820	
車両重量 (kg)	201	
乗車定員 (人)	2	
燃料消費率 (km/ℓ)	24.5 (60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径 (m)	3.3	
エンジン型式(種類)	SC59E(水冷4ストローク DOHC 4バルブ 直列4気筒)	
総排気量 (cm <sup>3</sup> )	999	
内径×行程 (mm)	76.0×55.1	
圧縮比	12.3	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	87[118]/9,500	
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)	95[9.7]/8,250	
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	
燃料タンク容量 (ℓ)	17	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
クラッチ形式	湿式多板ダイヤフラムスプリング	
変速機形式	常時噛合式6段リターン	
変速比	1速	2.285
	2速	1.631
	3速	1.333
	4速	1.137
	5速	1.033
	6速	0.967
減速比(1次/2次)	1.717/2.562	
キャスト(度)/トレール量(mm)	23°30' / 96	
タイヤサイズ	前	120/70ZR17M/C(58W)
	後	190/50ZR17M/C(73W)
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)
	後	スイングアーム式(ユニットプロリンク)
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(シート高は当社測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社