

# CBR954RR



## はじめに

1992年、欧州/北米市場において衝撃的なデビューを飾ったFireBlade(北米ではCBR900RR)。600cc並みのコンパクトなサイズとライトウエイトボディに、先進技術を惜しみなく投入し、高度な運動性能と快適性を併せ持つスーパースポーツという新しいカテゴリーを開拓。欧米を中心に絶大な人気を獲得してきました。登場から10年を迎え、6代目となる今回のモデルでは、「トータルコントロール性の追求」と「さらなる軽量化によるパフォーマンスの追求」をさらに推し進めることを開発テーマに設定。これにより、信頼性、コントロール性をより高次元で達成し、今まで以上に軽快で、エキサイティングなマシンが完成しました。そして今回、その圧倒的な走りの楽しさを国内のライダーにも広く提供するべく、日本仕様として“CBR954RR”の名でデビューします。



## 開発コンセプト



歴代CBRの流れをくむ基本的なイメージはそのままに、さらにシャープな印象を持ったCBR954RR。従来モデル(輸出仕様車:2000年モデル)を基本とし、さらに洗練させたCBR954RRでは、スタイリング、エンジン、シャシーの根本的な変更が行われ、誰もがライディングを楽しめる性能を実現すると同時に、いままで以上にアグレッシブで、レスポンスに優れたパフォーマンスを実現しています。

CBR954RRでは以下のような目標を設定しました。

- ボアの1mm拡大、圧縮比を11.3から11.5に上げることで、トルクの向上および、高速域のシャープ感の実現。
- 低・中回転域におけるエンジンのレスポンスの向上。
- どのパワーバンドでもよりトルクフルなパフォーマンスを発揮させ、ローエンドからトップエンドまでよりシャープなパワーデリバリーの実現。
- 軽量化によるパワーウエイトレシオの大幅な向上。
- 自由度が高いハンドリングの追求。

ご存じのように、最高速や最高出力もパフォーマンスにおける重要な要素ではあるものの、それだけでは究極のスーパースポーツライディングの楽しさは得られるものではありません。ライディングの楽しさを実現するのは、エンジンのパワーからハンドリングのレスポンス、シートポジションの快適さ、そしてマシンの動きすべてから感じられる信頼感をも含めた完成車パッケージのトータルバランスです。CBR954RRが目標としたものは、この点の妥協のない追求にあります。ほんの少し走らせコーナーをいくつか回っただけで感じられる快適なコントロール性と、優れたパフォーマンスの高度な融合。それこそがCBR954RRの目指したものです。



この写真はテストライダーによるサーキット走行を撮影したものです。

輸出仕様車

## カラーリングコンセプト



CBR954RRのスピード感のあるスタイリングを強調するカラーデザインには、フェアリングを横断してリアまで達する大胆なタッチのウイングマークと、目にした人すべてに強烈な印象を与えるRRのマークが組み入れられています。また北米仕様と欧州仕様も同様のカラーリングとし、世界共通のイメージとしています。

### カラー

- ウイニングレッド  
迫力あるレッドとブラックの組み合わせがワークスマシンをイメージさせるカラーリング。



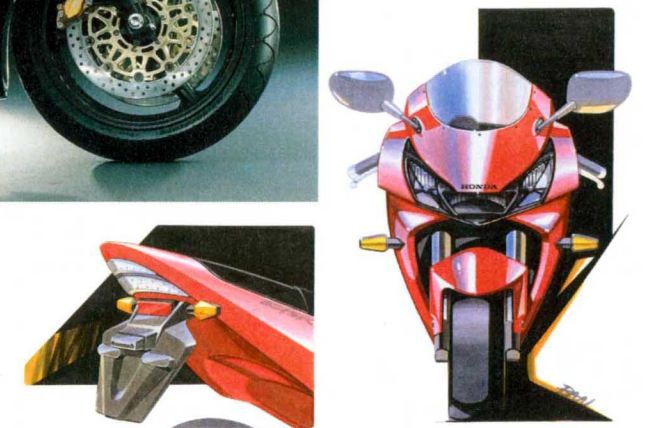
- アキュレートシルバーメタリック  
シルバーとブラックの組み合わせで、アグレッシブなイメージを強調。



## スタイリング



CBR954RRは、より軽快感とスピード感のあるスタイリングに仕上がっています。トータルコントロール性を踏まえたデザインは、フロントカウルをより低く、角度をつけることで、アグレッシブなデザインとし、シートカウルをよりスリムにしています。フロントフェンダー以外のデザインは一新し、スピード感と強烈なインパクトを重視しています。



アグレッシブなルックスの強い傾斜を持ったフロントカウルは、ヘッドライトの鋭いデザインによりファイティングスピリットを強調。サイドカウルは従来型の2ピースからワンピースとなり、軽量化を図るとともに、ベントとエッジをシェイプし、より引き締まったデザインとなっています。



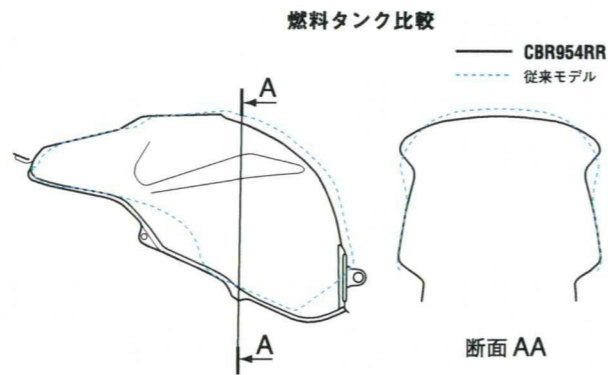
輸出仕様車



## スタイリング

CBR954RR

よりアグレッシブなライディングフィールを目指し、燃料タンクの形状も変更。フェアリングのパネルに合わせて小型化され、高さと全長を10mmずつ小さくしました。また、位置を低くすることで、より車体の重心近くでの体重移動を可能とし、よりレスポンスに優れたコントロール性を得られるとともに操縦の自由度が大幅に向上しています。さらに、タンクは後部をフレームの間に落とし込み、18リットルの容量をキープしながらもマスの集中化に大きく貢献しています。



スリムで軽量なリアカウルは、シートカウルの下側まで覆うフルカバードタイプとしています。また、シートはハネ上げ式で内部にUロックなどを収納するスペースが確保されています。



輸出仕様車

輸出仕様車

## 照明と電装関連

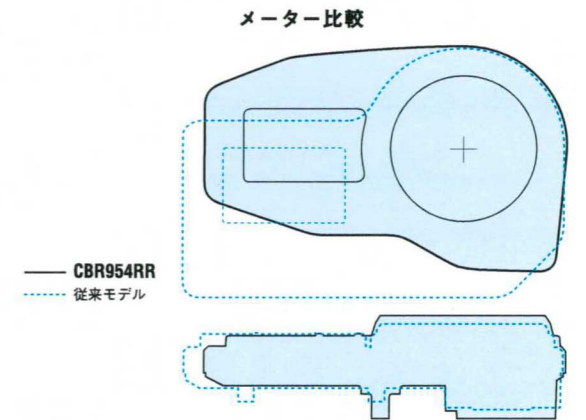
CBR954RR

CBR954RRのスリム化された新3灯式マルチリフレクターヘッドライトは、左右の2灯ハイビームと、中央の単灯ロー／ハイビームのデザインにより、フロントカウルの印象を強調するとともに、夜間でも優れた配光性を実現しています。

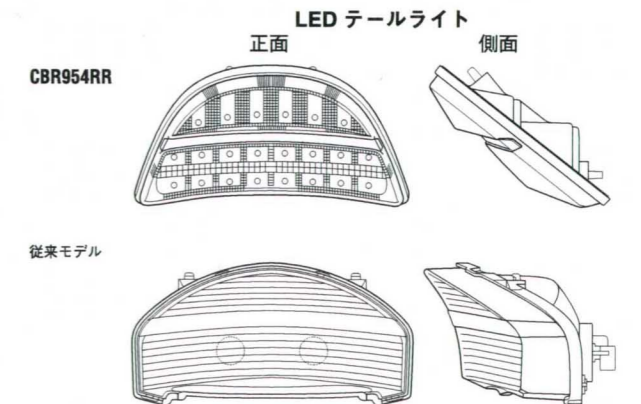


輸出仕様車

インストルメントパネルは、より軽量・コンパクトになり、右にアナログ大径タコメーター、左にスピードメーター、オドメーター、水温計、時計、そして新たに燃料消費率表示を備える多機能デジタルパネルを採用。併せて燃料残量計と盗難抑止機構H-I-S-SのLEDインジケーターがレイアウトされています。



シートの後端には、上下2段式デザインはそのままにパルプサイズを大型化したLEDタイプのテールライトを採用。ウインカーも小型化され、スピード感を強調するデザインとなっています。

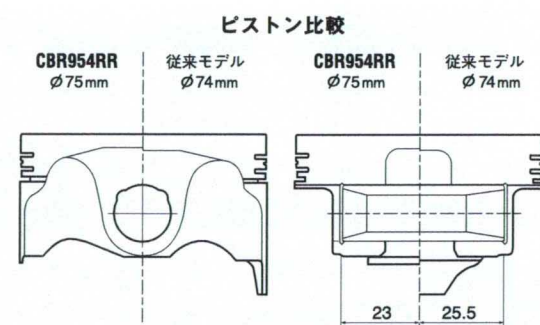


## エンジン

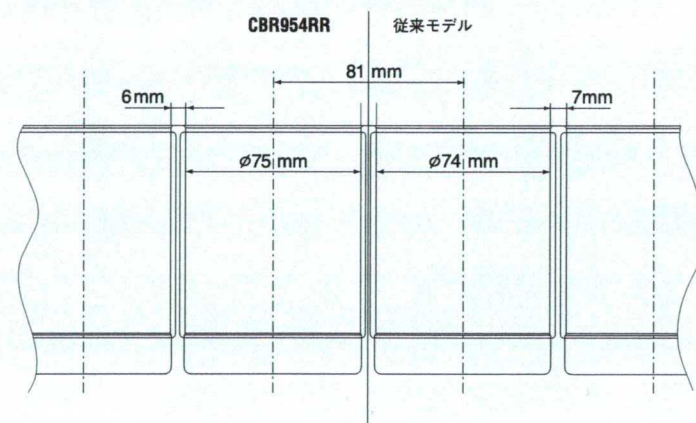


エンジンは、ボアを74mmから75mmにし排気量は954cm<sup>3</sup>と拡大しました。ボアが拡大しているにもかかわらず、ピストンとピストンピンの重量は大幅に削減され、排気量アップした際に発生する振動と余分なストレスは排除されています。クランクシャフトとクランクケースも排気量アップに伴い変更し、コンピューターエイデッドエンジニアリング(CAE)によってエンジン全体のフリクションとマスが減少。パフォーマンスとレスポンスが最大限に引き出されています。また水冷オイルクーラーの更なる軽量化を実現し、冷却効率も高まっています。

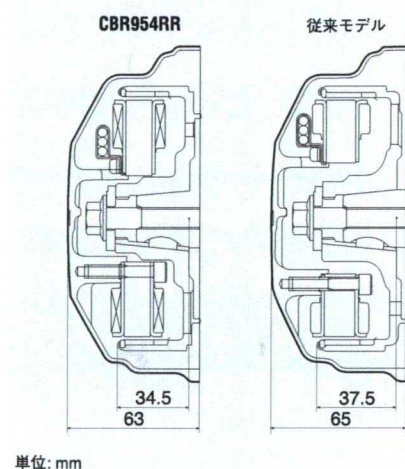
さらにスターターモーターのネオジウムマグネットといった細部も小型軽量化され、CBR954RRのパフォーマンス向上に大きく貢献しています。



シリンダーボアとピッチ比較



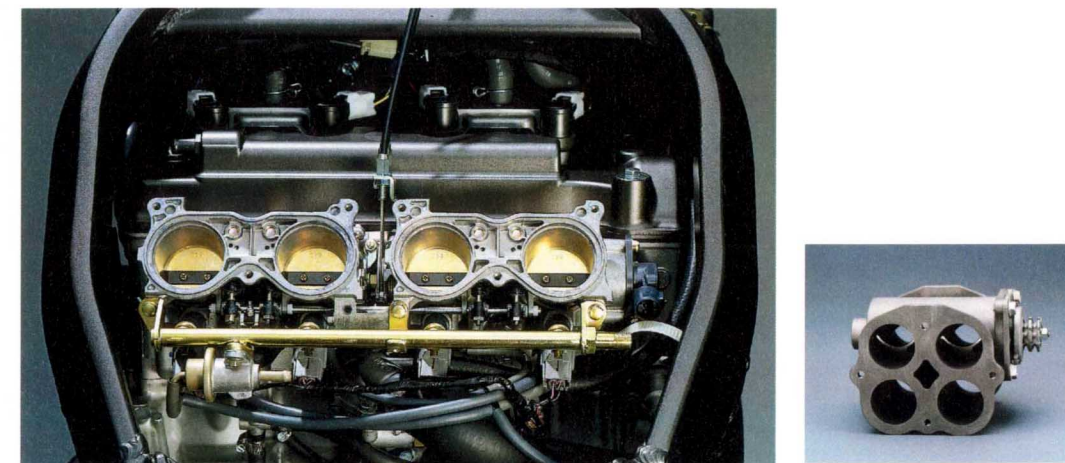
ACGとACGカバー比較



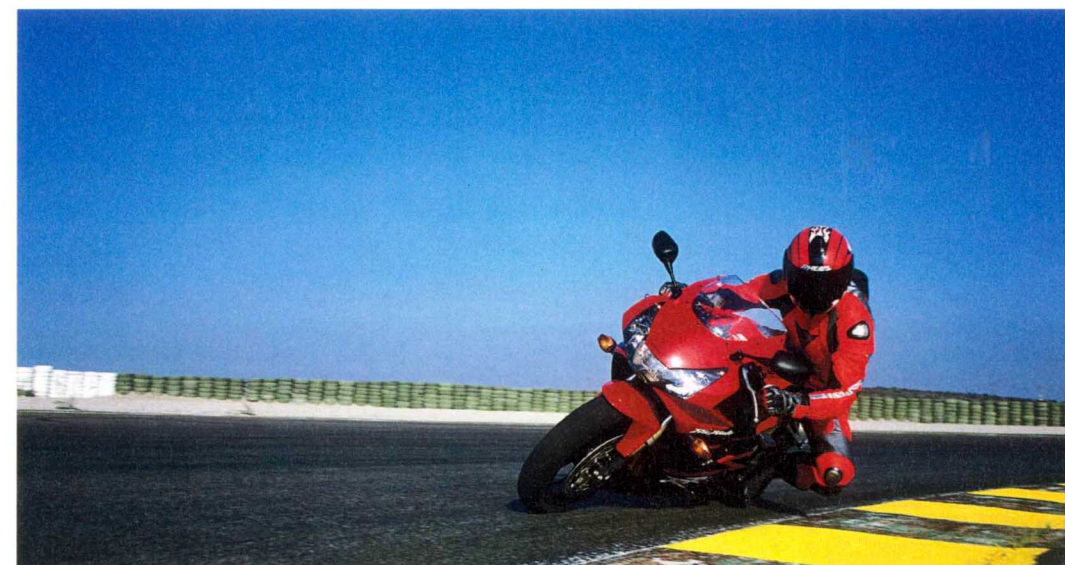
## 次世代PGM-FI



PGM-FIはエンジンに合わせて、メインボアの直径を40mmから42mmに拡大しました。また、インジェクターは多孔化ジェットホールを採用し、全パワーバンドにおいてより効率的な燃焼を実現。従来モデルでも採用しているエアクリーナーとエキゾーストシステムに組みこまれたH-VIX (ホンダ・バリアブル・インテーク/エキゾースト) 制御システムは、エアクリーナーへの空気の流入量を調節することで全回転域でのパフォーマンスを常に最適化し、H-TEV (ホンダ・チタニウムエキゾーストバルブ) は、あらゆる領域で出力特性を最適にします。



CBR954RRのPGM-FI ECUは、処理速度が大幅に向上。PGM-FIの性能を最大限引き出してスロットルコントロールの効率を上げるとともに、より素早く正確なレスポンスを実現しています。



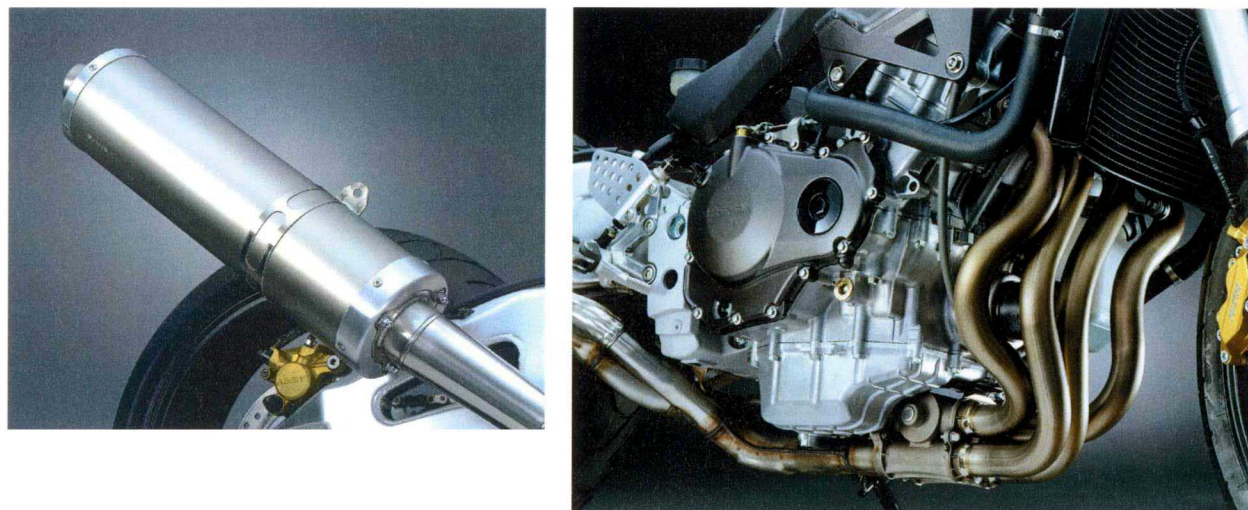
この写真はテストライダーによるサーキット走行を撮影したものです。

輸出仕様車

## 軽量チタニウムエキゾースト



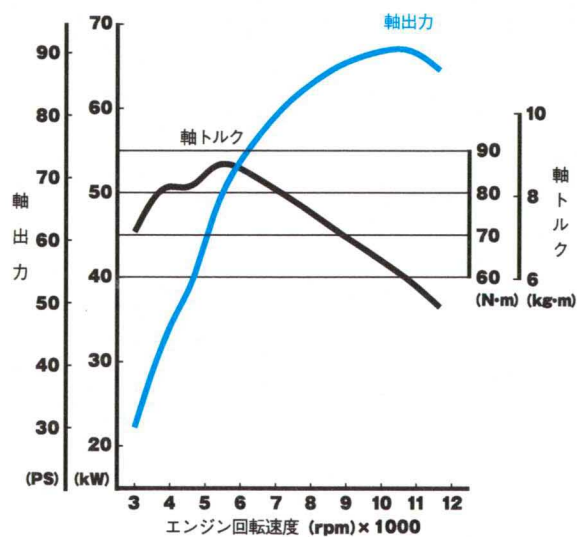
軽量高性能のチタニウムエキゾーストシステムは基本的には従来モデルと同様で、H-VIX (ホンダ・バリアブル・インテーク/エキゾースト) 制御システムの一部として機能するH-TEV (ホンダ・チタニウムエキゾーストバルブ) を採用し、全回転域でのシャープなパフォーマンスを実現しています。そして、このシステムに新たに超軽量チタニウムサイレンサーを採用。CBR954RRのハイパフォーマンスを強調しています。



## その他

向上したパフォーマンスに対応するために、クーリングシステムも変更しました。ラジエーターがワイドになり、内部形状も改良され、冷却効率をアップ。トランスミッションのスペックは基本的には変わっていないものの、各コンポーネントの細部を洗練したことでよりスムーズなシフトフィールを得ています。

エンジン性能曲線



## シャシー



CBR954RRのシャシーは、軽量かつ高剛性の、アルミツインチューブフレームを採用しています。基本構造は従来モデルとほぼ同じながらも、細部が改良された結果、全体のハンドリングとパフォーマンスは大きく向上しました。

まずステアリングヘッドキャストの厚みのバランスを変更し、ねじれ剛性が大幅に向上。新設計の軽量リアキャストでは、スリムになった新しいシートレール用のフレームレールマウントの位置が変わり、よりシャープになったパフォーマンスをスリムで軽さを感じさせるルックスによって強調しています。



## リアダンパーマウント

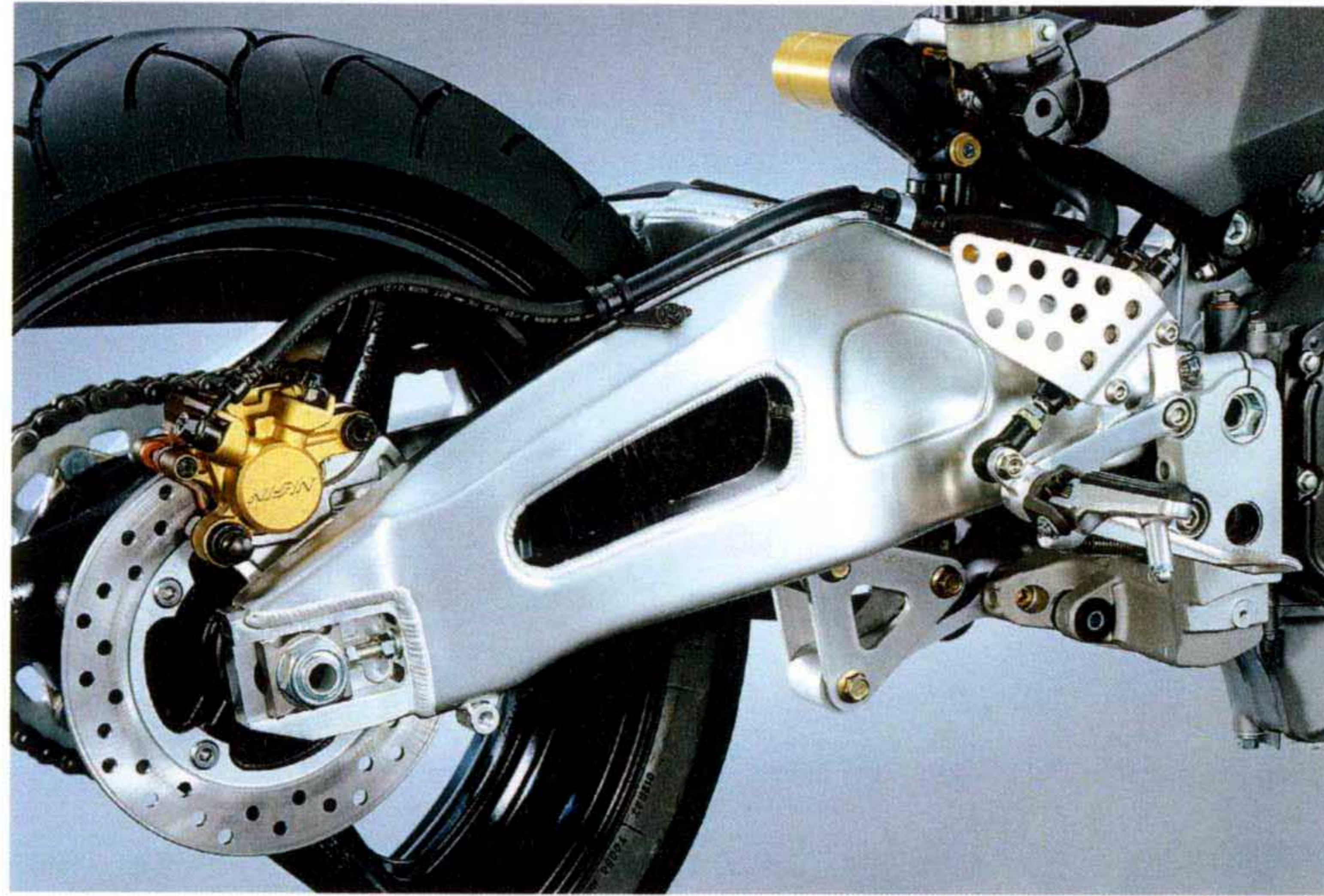
リアダンパーのアップアマウントも新設計となり、フレームのリアキャストのリアクッションアッパー取り付け部の構造を変更し、サスペンションのストロークやその他のセッティングを変えることなく車高調整が可能となっています。



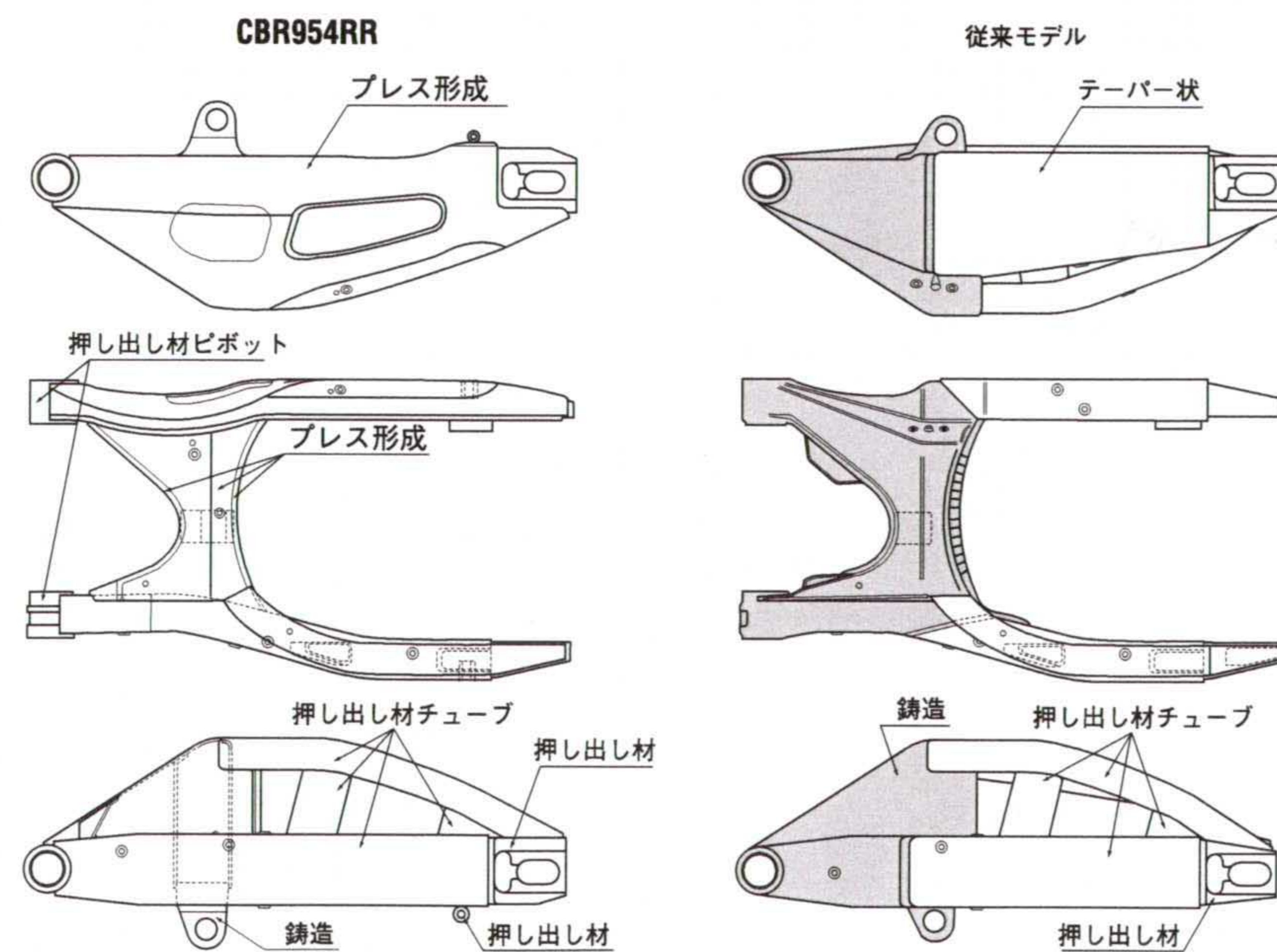
## スイングアーム

CBR954RR

シャシーとサスペンションにおける従来モデルからの変更の中で最も大きな変更が、スイングアームです。左部のやぐら構造は踏襲しつつ、従来ではボックス状だった右部は、プレス構造となり剛性を高めながらも、従来型に比べ300gの軽量化を実現し、リンクレシオの見直しを行いスポーツライディングのコントロール性を高めています。さらに、スイングアームピボットの下にある、プロリンクのダンパーのマウントも厚みを変更し、ねじれ剛性を高めています。



スイングアーム比較



## スイングアーム

CBR954RR

ホイールもさらに軽量化を施しました。ハブはよりコンパクトになり、スリム化した中空スポークとともに穴を設けることでバネ下荷重を300g近く軽量化。スイングアームの変更と相まってマスの集中化を実現し、よりクイックでレスポンスに優れたハンドリングとコントロール性に大きく貢献しています。

こうしたホイール変更と新開発のスプリング素材を使用して軽量化できたことにより、コーナーでのハンドリングにより安心感のある弾性とグリップを与えています。



フロントフォークは、セッティングのみを若干変更し最適化。ブレーキは、軽量大径ローターを実績のある焼結メタルパッドによって制動する優れた4ピストンキャリパー採用のフロントディスクブレーキと、シングルピストンキャリパー採用リアディスクブレーキを備えています。



## セキュリティ



### H・I・S・S (ホンダ・イグニション・セキュリティ・システム)

CBR954RRには、Honda独自の盗難抑止機構「H・I・S・S」を搭載しています。これは電子インターロックを利用したもので、純正キーでなければエンジンが始動できない仕組みとなっています。H・I・S・Sは、エンジン始動の要となる点火システム自体を無力化するため、ホットワイヤー方式や点火スイッチのモジュールを丸ごと交換するような方法であっても、エンジンを始動させることはできません。

純正キーには、コード化された暗証番号を記憶したチップが埋め込まれています。キーを差し込むとアンテナがコードを読み取りECUに伝達。ECUはプログラムされているコード番号と照合し、合致した時のみエンジンを始動させます。たとえ純正キーとまったく同じ形状のカギでも、このコードが一致しなければエンジンは始動しません。

H・I・S・Sは、キーが抜かれた瞬間から作動します。また、H・I・S・Sのインジケータランプは24時間にわたって2秒に1回点滅。見た目での盗難抑止効果をさらに向上させることができます。なお、H・I・S・Sのインジケータランプは点滅させないように設定することもできます。



### ココセコム

ココセコムは、セコム(株)によるサービスで、専用端末を装着することにより、24時間365日、車両の現在位置を検索することができます。Hondaはセコム(株)と連携し、防水・耐振・防塵に対応した二輪車搭載用の専用充電キットを共同開発。CBR954RRは、ココセコムの装着に最適な設置スペースを確保した「ココセコムHonda推奨車」となっています。



## 主要諸元



通称名	CBR954RR	
型式	BC-SC50	
全長 (m)	2.025	
全幅 (m)	0.680	
全高 (m)	1.135	
軸距 (m)	1.405	
最低地上高 (m)	0.130	
シート高 (m)	0.820	
車両重量 (kg)	195	
乾燥重量 (kg)	170	
乗車定員 (人)	2	
燃料消費率 (km/ℓ)	23.0 (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	SC50E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブ4気筒	
総排気量 (cm <sup>3</sup> )	954	
内径×行程 (mm)	75.0×54.0	
圧縮比	11.5	
最高出力 (kW [PS]/rpm)	67 [91] /10,500	
最大トルク (N・m [kg・m]/rpm)	87 [8.9] /5,500	
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式 (PGM-FI)	
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)	18	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	
変速機形式	常時噛合式6段リターン	
変速比	1速	2.692
	2速	1.933
	3速	1.600
	4速	1.400
	5速	1.285
	6速	1.190
減速比 (1次/2次)	1.520/2.562	
キャスター角 (度)	23° 45'	
トレール量 (mm)	97	
タイヤ	前	120/70ZR17 M/C (58W)
	後	190/50ZR17 M/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 (プロリンク)
フレーム形式	ダイヤモンド	