

CBR 600RR



はじめに

欧州と北米で1987年にデビューしたCBR600Fは、市街地からサーキットにいたるまでオールラウンドな使用に耐える性能を誇り、絶大な人気を博しました。日本では、国内での走行環境や法規に適合させた国内専用モデルとして、1992年6月に発売。以降、モデルチェンジ毎に使用環境を考慮するなど熟成を重ね、2001年3月にはPGM-FI(電子制御燃料噴射装置)を採用したCBR600F4iへとモデルチェンジしました。

そして2003年7月には、ユニットプロリンクサスペンションを採用するなど、MotoGP(ロードレース世界選手権)最高峰クラスのレース専用マシンである、RC211Vのレーシングテクノロジーを随所にフィードバックしたCBR600RRを発売。高いポテンシャルを備えた600ccスーパースポーツモデルの新しいステージを築いてきました。レースシーンにおいてもCBR600RRの性能は如何なく発揮され、FIMワールドスーパースポーツ選手権、そしてMFJ全日本ロードレース選手権ST600クラスではデビューイヤーの2003年から4年連続チャンピオンを獲得するなど、ポテンシャルの高さを証明してきました。

New CBR600RRは、従来モデルのパフォーマンスに磨きをかけ、サーキットでも圧倒的な性能を維持しながら、市街地での更なる乗りやすさを追求するとともに、小型二輪車*に2007年10月1日より施行される新たな国内排出ガス規制値(平成19年規制)をクリアするなど、走行性能と環境性能を高次元で両立し、大幅に魅力を向上させたモデルとして登場いたします。

開発にあたっては、特に軽量・コンパクト化を重視しました。新設計のエンジンやフレームをはじめ、細部にいたるまでグラム単位で重量を削ぎ落とすことで、乾燥重量は従来モデルに比べてトータルで約8kgもの軽量化を達成しています。マシンサイズもよりコンパクトとなり、さらなるマスの集中化とパワーウエイトレシオの向上を実現しました。また、中回転域でより扱いやすい出力特性としたパワーユニット、最適化を図ったディメンション、そして二輪車用電子制御式ステアリングダンパー、HESD(ホンダエレクトロニックステアリングダンパー)の新採用などとあいまって、新次元のスーパースポーツモデルにふさわしい洗練されたパフォーマンスを発揮します。

エキスパートライダーが存分に楽しめる高性能はもちろんのこと、ビギナーライダーでも走りを楽しむことのできる扱いやすさを兼ね備えたマシンとしています。*小型二輪自動車の新型車は2007年10月1日、継続生産車は2008年9月1日より施行。



開発コンセプト(1)



「究極のマシンコントロールのための軽量化」と「新次元の600ccクラス・スーパースポーツ」を目指し、600ccスーパースポーツクラスのトップパフォーマンス実現に向けて開発されたNew CBR600RR。開発チームは、とりわけパワーウエイトレシオの向上に開発の重点を置き、軽量化を図るとともに、各部のフリクションを低減させました。より軽く、そしてより扱いやすいマシンとしてNew CBR600RRの完成を目指し、エンジン、フレームはもとより、インストルメントパネルなど細部に至るまで、徹底的な見直しから始めました。

そしてもう一つ、開発チームの掲げたコンセプトがあります。その「True to The Function(真の機能とは)」というコンセプトは、最重要課題としてきた“コンペティティブなパフォーマンス”を向上するための、決定的な指針となりました。New CBR600RRの完成形とは「マシンが扱いやすいほど、どこでも楽しく、速いマシン」であり、それこそが「ワインディングロードでの究極の楽しさ」につながるとする考えは、開発過程で大きな役割を果たすこととなりました。

細部にまで軽量化を施したことは、コンパクトな直列4気筒エンジンや斬新なデザインの外観からも一目瞭然です。従来モデルよりも乾燥重量8kg減を目標とし、エンジンではトータルで約2kg、フレームと周辺車体部品ではおよそ4.5kg、他の車体構成部分や電装系においても軽量化を達成しています。パフォーマンス向上に寄与する軽量化のため、すべての部品が見直された結果として、鋭い加速と軽快なハンドリングの実現に結びついています。



※写真のナンバープレートは、撮影のために用意したものです。

開発コンセプト(2)



従来モデルではサーキットでのパフォーマンスに重点が置かれていましたが、New CBR600RRはさらに進化し、より多くのライダーがポテンシャルを引き出しやすいよう設計されています。開発チームは、サーキットでのパフォーマンス向上を求める一方で、すべてのライダーが初めて走る道やコーナーでも楽しめるような扱いやすさを実現することも、重点目標のひとつとしていました。こうした中でNew CBR600RRのポテンシャルは向上し、多くのライダーにとって走る楽しさがさらに広がりました。

ワインディングでの楽しさの実現に向け、エンジンのパワーフィール、特に中回転域での出力向上、そしてクイックでリニアな操縦性にこだわりました。ライダーのインプットに対して即座に反応するそのハンドリングは、長さを15mm短縮したホイールベース、更なるマスの集中化、そして新装備のホンダエレクトロニック ステアリング ダンパー (HESD) などにより達成されています。

さらに、機能美が追求された斬新なデザインのスタイリングも、New CBR600RRの大きな魅力のひとつです。

さらなる魅力を備えたNew CBR600RRは、公道においてもサーキットにおいても素晴らしいパフォーマンスを発揮し、さまざまなライダーの心をつかむマシンであると確信しています。



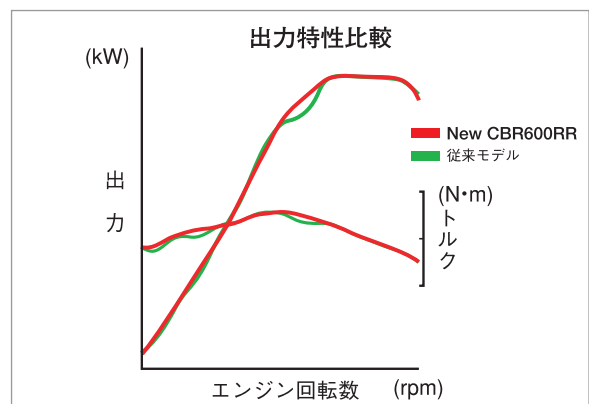
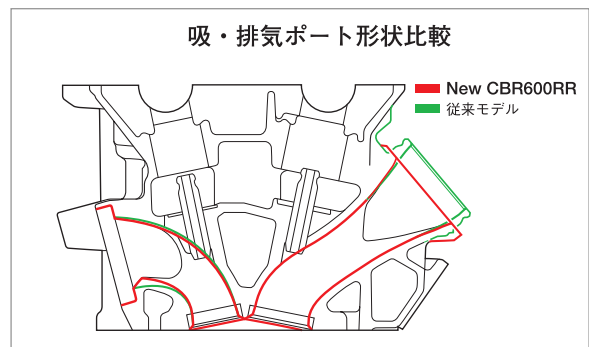
2003年のデビュー以来、CBR600RRに搭載される水冷DOHC直列4気筒600ccエンジンは、市街地においてもサーキットにおいても、その扱いやすさとパフォーマンスを証明してきました。鋭い加速を実現するばかりでなく、パワーレンジが広くて扱いやすく、かつコンパクトなエンジンサイズは、優れたハンドリング性能を実現するためのマスの集中化にも貢献していました。

New CBR600RRでは、パワーウエイトレシオの向上はもちろんのこと、ハンドリングの応答性を向上するために、エンジンを含めさらに軽量・コンパクトな車体とする必要がありました。そこで、レースシーンで培われた先進技術などを駆使して新しいエンジンを開発。CBR600シリーズ史上最小・最軽量となる直列4気筒・600ccエンジンとして完成させるとともに、出力特性を向上させることで扱いやすさも向上させています。

市街地においてもサーキットにおいてもトップクラスのパフォーマンスが発揮できるよう、New CBR600RRのエンジンは力強いトルクフィーリングを確保しながらも、パワー、トルクカーブの谷を改善すべく、よりパフォーマンス性に優れた出力特性を目標に開発されました。

新設計のエンジンには、目標とした出力性能を達成するため新たな形状とした吸・排気ポート、きめ細かな燃焼を制御するECU(電子制御ユニット)プログラムを最適化した電子制御燃料噴射システム「PGM-DSFI(プログラムド・デュアル・シーケンシャル・フューエル・インジェクション)」、排気効率を向上し軽量化を図ったセンターアップエキゾーストシステムなど、数々の先進テクノロジーを採用しました。その結果、中回転域でのスロットルレスポンスを向上させた、扱いやすいエンジンに仕上がっています。

このエンジンは、中・高回転域でのトルクの立ち上がりが早く、より多くのライダーが、高次元の走りを楽しむことができます。

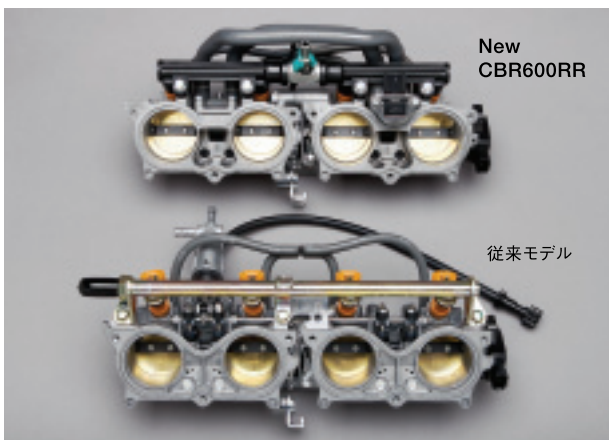
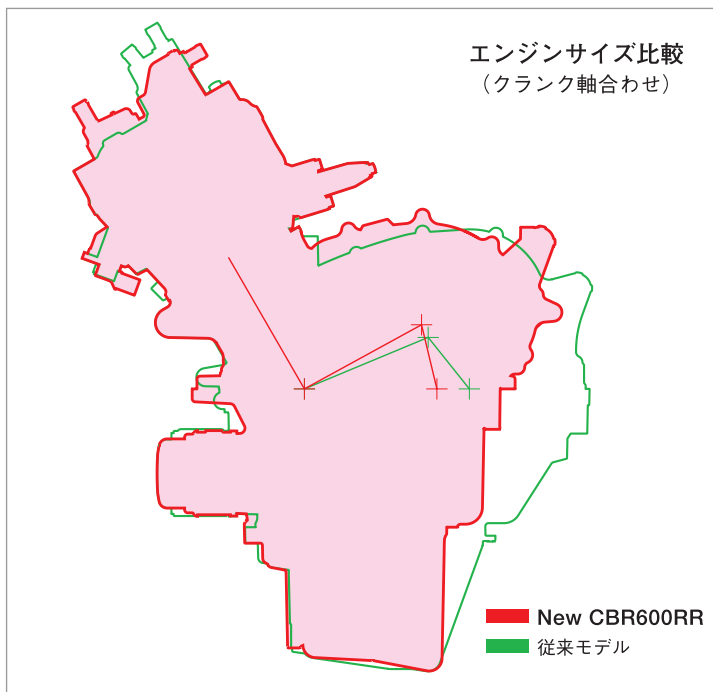


■ 徹底した軽量・コンパクト化

New CBR600RRのエンジンは、全体のディメンションを見直し、クランクシャフトとカウンターシャフトとの間隔を30.5mm短縮することでクランクケースの小型化を実現し、より一層のコンパクト化を実現させています。

さらに、新たに小型・軽量化したスロットルボディ、マグネシウム合金製ヘッドカバー、小径・軽量化したエキゾースト・バルブ・リフターとシングル化したエキゾースト・バルブ・スプリング、そしてネオジウム磁石を採用した小型ACジェネレーターを採用するなど、細部に至るまで高品質を維持しながらも徹底した軽量化を実施しました。およそ900g軽量化したクランクケースカバーとあわせて、エンジン全体で従来モデルに比べて約2kgもの軽量化を達成しています。

また、ラジエーターは冷却能力を11%向上させながら、横幅を40mm縮小、縦幅を33mm延長し、230gの軽量化を実現するなど、よりスリムな形状としています。



スロットルボディ

※写真は輸出仕様です。



ラジエーター

■ 電子制御燃料噴射システム「PGM-DSFI」

フロントカウル前方中央部にエアダクトが配置されたダイレクト・エア・インダクション・システムにより吸入される大量の空気と、インジェクターから噴射される燃料を制御し、様々な回転域においても最適な混合気を供給する電子制御燃料噴射システム「PGM-DSFI (Programmed Dual Sequential Fuel Injection System)」により、俊敏なスロットルレスポンスと高効率な燃焼を実現しています。中回転域での最適な燃焼を実現するため、高精度な32ビットECUのプログラムをより最適化し、出力特性を向上させています。

このシステムは1気筒あたり2基のインジェクターを備え、一定のエンジン回転域まではロアインジェクターのみが作動し、スロットル開度が25%以上、エンジン回転数が4,800rpmを超えると、アッパーインジェクターも作動します。空燃比制御にも優れており、排出ガス再燃焼機構のエアインジェクションシステムや大容量ツインキャタライザーシステムとの相乗効果により、新たに施行される平成19年度国内排出ガス規制値を十分にクリアさせています。



PGM-DSFI

※写真は輸出仕様です。

■ ダイレクト・エア・インダクション・システム

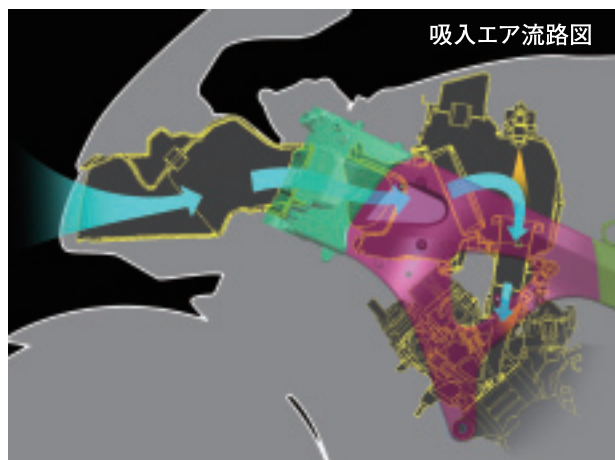
CBR600RRに採用した特徴的な機構の一つに、ダイレクト・エア・インダクション・システムがあります。このシステムは、マシンで最も空気圧のかかるフロントカウル中央部のエアインテークから、ステアリングヘッド脇の流路を通じて大量の空気をエアクリーナーボックスへと直接送り込むことで、エンジンパワーを効果的に生み出すことに寄与しています。

このシステムは、FIMスーパーバイク世界選手権で2002年にチャンピオンマシンとして活躍したVTR1000 SP-2に採用した機構をベースとし、スムーズに大量の空気を高速で送り込むことで、ワインディングやサーキットを軽快に走行できるトルクフルな出力を生み出します。

従来モデルに比べてエアクリーナーボックス容量も0.7ℓ 拡大することで、ECUプログラムが一新しいPGM-DSFIの性能とあいまって、最適な出力特性を実現しています。

また、ステアリングヘッドとの間にあるガラス繊維入りポリプロピレン製の大型インテークポートエクステンションは、フロントカウルやヘッドライトを支えるのに十分な強度を確保しながらも、軽量化にも寄与しています。また、インテークポートエクステンションに連結して結合される、中空のミラー・メーターステイに、エアチャンバーとしての機能を持たせる事で、アクセル急開時のトランジェント(過渡状態)出力特性の向上に寄与しています。

さらに、吸気ダクト内に配置したレゾネーターチャンバーにより、吸気音を低減させながらも、心地よい音を演出します。



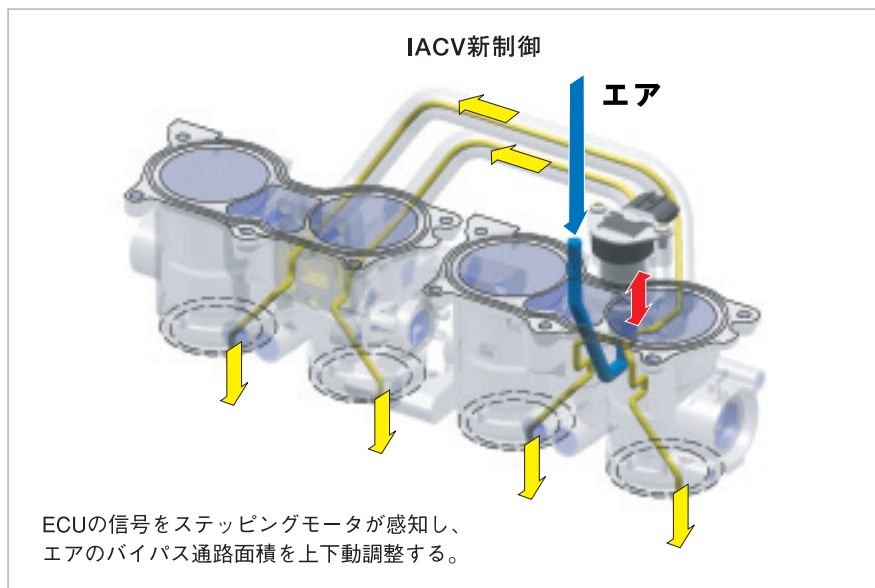
※写真は輸出仕様です

■ IACV (インテーク エア コントロール バルブ)

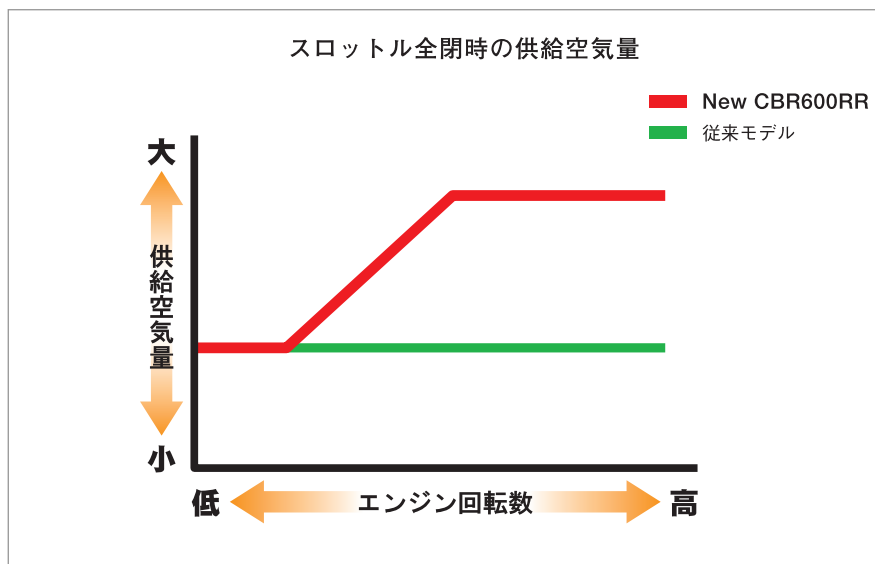
アイドル回転数の安定化や始動性の向上を目的として、スロットルボディに装着した「IACV (Intake Air Control Valve)」には、新たな制御プログラムを採用しています。

アイドリング時のみとしていた作動領域を、全てのエンジン回転域へと拡大し、エンジン回転数に応じて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。



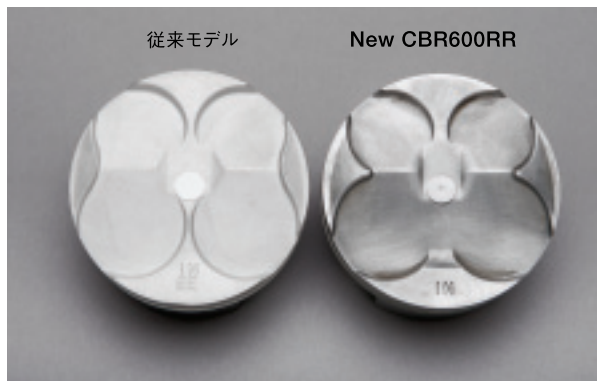
※写真は輸出仕様です。



■ 鍛造アルミニウム製スリッパ型ピストン

New CBR600RRのエンジンには、スカート部を短くした軽量の鍛造アルミニウム製スリッパ型ピストンを採用しています。スカート表面には高純度二硫化モリブデンを着床(ショットピーニング)し、薄型オイルリングを採用することでフリクションを最小限に低減し、高い出力性能と耐久性を実現しています。

また、ピストンを冷却するために、オイルをピストン下部に常時噴射する高圧力タイプのオイルジェットを新採用することで、更なる耐久性の向上と軽量化を実現しています。



※写真は輸出仕様です。



※写真は輸出仕様です。

■ 浸炭ナットレスコンロッド

エンジンの高回転化にも大きな役割を果たすコンロッドには、従来モデル同様ナットレスコンロッドを採用し、細部の形状を見直すことで軽量化を実現しています。ナットレスタイプのコンロッドは、ネジ穴をボルトだけで締結するシンプルな構造とすることで、軽量化を可能とし、往復部のマス低減に貢献するとともに、加速時のレスポンス向上に寄与しています。



※写真は輸出仕様です。

■ ノッキングセンサー

シリンダー内の燃焼状態を検知し、すべての回転域において最適な点火タイミングを維持する、ノッキングセンサーを新たに採用しています。ノッキング(ガソリンエンジンで、点火プラグから火炎が伝播する以前に、未燃焼部分の混合気が自着火する現象)の可能性が検知されると、センサーが作動して点火タイミングを遅らせることでノッキングの発生を未然に防ぎます。

New CBR600RRのエンジンは、Hondaの国内認定取得モデルで初めての(競技専用車両を除く)無鉛ハイオクガソリン仕様としています。今回採用したノッキングセンサーは、燃焼状態の検知に必要なエンジン燃焼圧波形と他のエンジンノイズを識別し、無鉛レギュラーガソリンを使用した場合でも、点火タイミングを遅らせることでノッキングなどの発生を防ぎます。そして、徐々に点火タイミングを早め、理想的な燃焼となるよう制御します。



ノッキングセンサー

■ トランスミッション

New CBR600RRのトランスミッションは、新たなエンジン特性に最適な、とりわけ加速時にエンジンパフォーマンスを十分に活かせる設計としています。よりスムーズなシフトチェンジを可能とする逆テーパー型のシフトドッグを採用したトランスミッションは、2、3速ギアには、熱処理後に切削精度に優れた超硬ホブカッターで仕上げを施し、歯形精度に及ぼす熱処理歪の影響を排除することでギアの精度を向上させ、静粛性を高めています。

また、シフトドッグのクリアランス設定やダンパー特性の最適化により、加減速時におけるギアラッシュの発生を抑えることで、エンジンのパワーロスを低減させています。



■ 内部構造にチタン素材を使用したステンレス製サイレンサー

マスの集中化にも大きく貢献するサイレンサーの内部構造には、従来のステンレス材に替わり、新たに軽量のチタン材を採用しています。リアシートカウルのスリム化にあわせてよりコンパクトな形状とし、軽量化を達成。コンパクトなエンジンや車体などとともに、軽快なハンドリングにも寄与しています。



■ 大容量のツインキャタライザーエキゾーストシステム

排気ガスを浄化する触媒であるキャタライザーを、エキゾーストパイプ集合部後に二段で直列に配置することで、出力やドライバビリティに影響を与えることなく浄化性能を向上させ、世界最高レベルの環境負荷低減を定めた新たな国内排出ガス規制値をクリアしました。

■ 中空アルミダイキャスト製ツインチューブフレーム

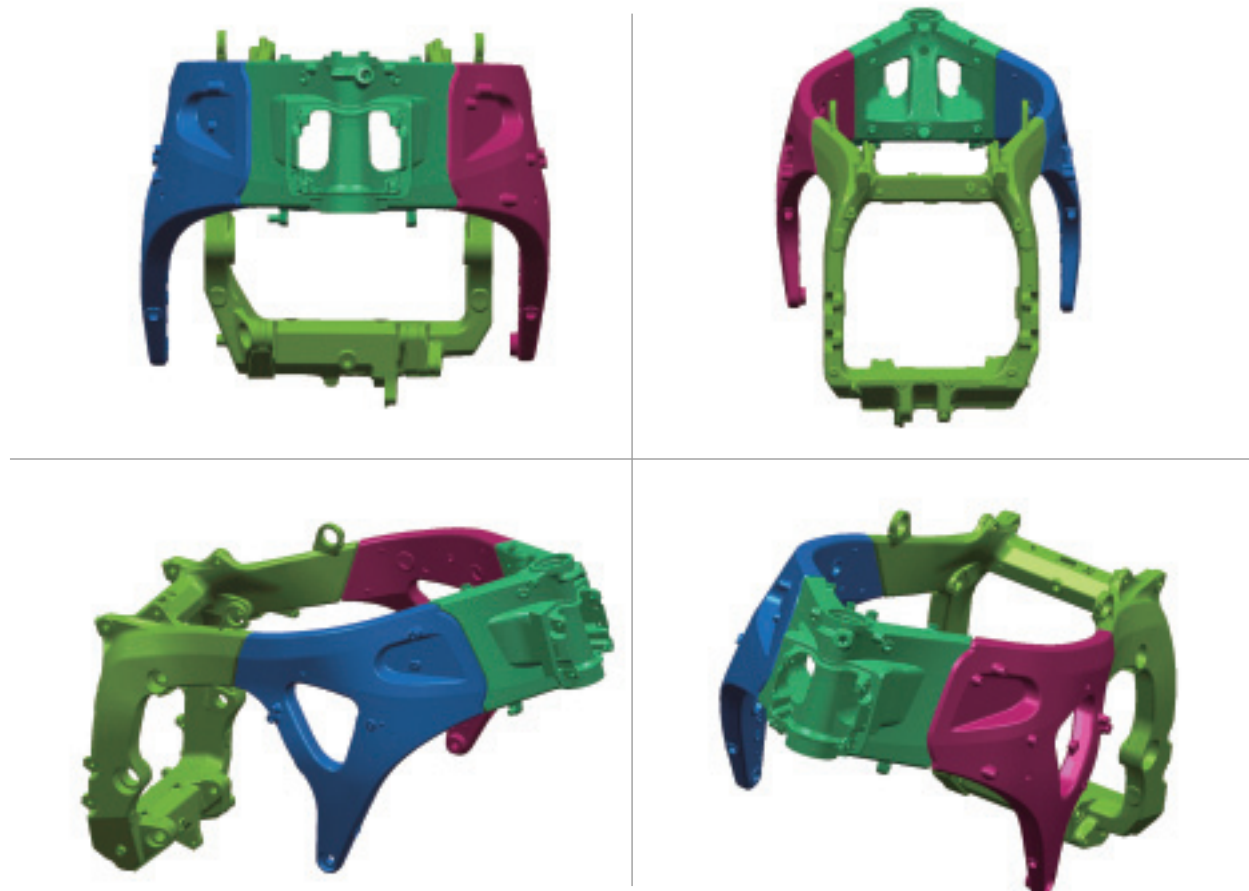
RC211Vのレーシングスピリットを継承してきたCBR600RRには、革新的な中空アルミダイキャスト製のツインチューブフレームを採用しています。「ワインディングやサーキットでのライディングをより気軽に、より楽しいものにする」という、New CBR600RRの開発目標を達成するため、より軽量・コンパクトとなったエンジンまわりに重点を置き、フレームも新設計としました。マシンの重心から遠い部品の軽量化を図るなど、マスの集中化を徹底した結果、軽快なハンドリングとシャープな応答性を実現し、マシンのヨーモーメント、そしてコーナリング時の旋回性を一段と向上させています。

今回は溶接部分や構成部品を減らすことによる、さらなる軽量化とマスの集中化を目標に、フレームを構成するアルミダイキャストのパーツ点数を、11個から4個へと大幅に削減しています。ダイレクト・エア・インダクション・システムの流路ともなる大型のステアリングヘッド、2本のエンジンハンガーレール（メインチューブ）、そしてU字形の大型リアピボットマウントで構成しています。

アルミダイキャスト材の壁厚を約2.5mm薄くすることで、従来よりもスリムでコンパクトなフレームとしながら、より高度な剛性を確保するとともに、従来モデルに比べて約700gの軽量化を達成しています。

また、リアピボットマウントは、スイングアームピボットを囲むことで高剛性化を図り、エンジン後部の下側を覆う構造としています。

フレームCG



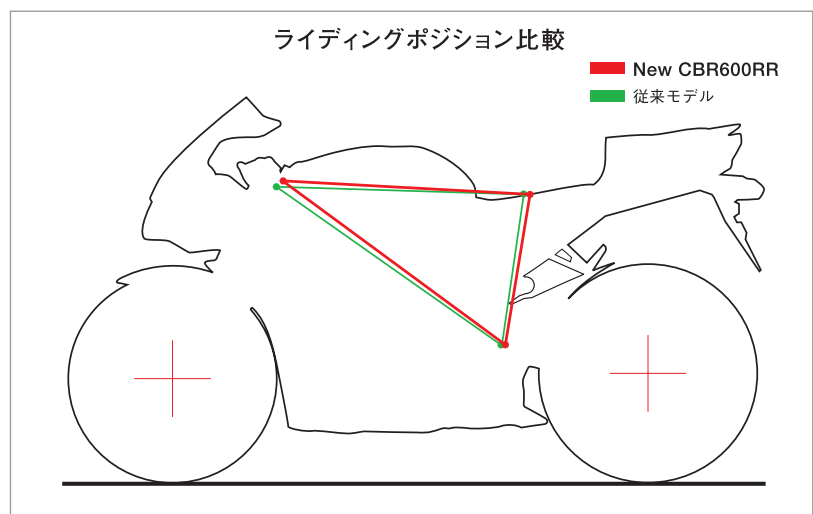
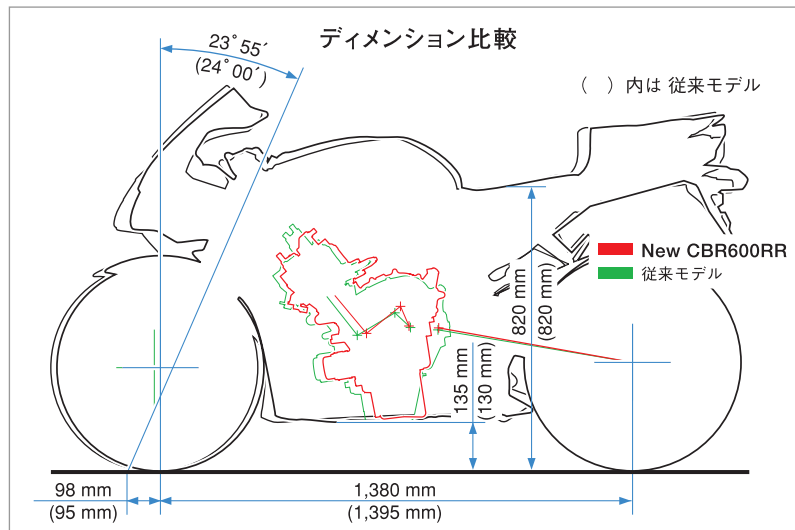
■ マシンディメンションとライディングポジション

前後長の短くなった、コンパクトな新設計エンジンの採用により、ホイールベースを1,395mmから1,380mmへと15mm短縮するとともに、クランクシャフトからステアリングヘッドの距離を13mm延長することで、フロント分担荷重を適正化し、旋回性能を大幅に向上させています。

さらに、エンジンの重心を15mm後方に移動し、ライダーのシートポジションも15mm後方に移動するとともに、マシンの重心を3mm上方に設定することで、走行時のマスの集中化を追求し、左右への軽快な切り返しやスムーズなハンドリングを可能としています。応答性に優れたハンドリングにより、多くのライダーが、ワインディングやサーキットでのコーナリングを存分に楽しむことができます。

シートはよりスリムな形状とし、ライダーの膝まわりの自由度を増すことで、アグレッシブな体重移動にも威力を発揮するとともに、足着き性も向上しています。

また、ハンドルバーの高さも10mm上げることで、ライダーは従来よりも緩やかな前傾姿勢での乗車が可能となり、長距離走行時の姿勢の自由度も向上させています。



■ 倒立フロントフォーク

フロントサスペンションには、剛性に優れるφ41mmフルアジャスタブル倒立フォークを装備しています。ダンピング特性に優れ、伸び側と圧側の減衰力を無段階に調整できるH.M.A.S.ダンパーを組み合わせることで、切り返しや倒し込みの際にはライダーの意志にリニアに反応し、優れたハンドリング特性を実現します。

今回、アウターチューブを錆や傷にも強いブラックアルマイト仕上げとし、商品魅力を向上させています。

H.M.A.S.: Honda Multi-Action System



■ スイングアーム

New CBR600RRに採用するスイングアームは、ピボット部分をアルミ鋳造構造、アーム右側をアルミプレス構造、アーム左側をアルミ押し出しチューブでやぐら型に構成した目の字断面構造とすることで、軽量化に加えて、絶妙な剛性バランスも確保しています。

今回は、スイングアームの長さを5mm延長し、スタビリティや路面追従性を向上させています。

また、新たにブラック塗装とすることで、ブラックアルマイト仕上げのフロントサスペンションとあいまって、足まわりを引き締めたイメージとしています。



■ ユニットプロリンクサスペンション

リアサスペンションには、ショックユニットをスイングアーム上部とロア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独自の先進機構、ユニットプロリンクサスペンションを継承し採用するNew CBR600RR。ショックユニットがスイングアームの動きと完全に独立した作動を行うことで、コーナリング中などにおける車体のロール時の挙動を安定させ、優れた路面追従性と高い旋回性能を発揮します。

また、一体化されたアッパーダンパーマウントやアッパーブラケットとスイングアームの一体化により、軽量化を達成するとともに、メンテナンス性も向上させています。



■ ブレーキシステム

強力な制動力を発揮するブレーキシステムには、フロントに対向ピストンの4ポットキャリパーとφ310mmのダブルディスクローター、そしてリアには軽量なシングルポットキャリパーとφ220mmのディスクローターを装備しています。フロント、リアブレーキともに焼結パッドを採用することで、高効率な制動性能とリニアな操作感を確保しています。

フロントブレーキキャリパーはラジアルマウント式を採用し、キャリパーを締結するボルトを車軸方向ではなく、進行方向に締結することにより、キャリパーの倒れ剛性と結合剛性を向上させています。さらに、パッド全体への均一な圧力配分が可能となり、より安定した制動力を発揮します。

また、フロントブレーキのマスターシリンダーには、新たにバーチカルピストンマスターシリンダーを採用することで、ブレーキング効率を高め、コントロール性能を向上させました。



バーチカルピストンマスターシリンダー
※写真は輸出仕様です。



ラジアルマウント式
フロントブレーキキャリパー



リアディスクブレーキ

■ 中空アルミキャスト製ホイール

常に優れたパフォーマンスを発揮するため、New CBR600RRでは中空アルミキャスト製ホイールを採用しています。この3本スポークのホイールは、バネ下重量を最小限にするためコンパクトなホイールハブを採用し、サスペンションの優れた作動性を実現し、路面追従性を向上させることで、軽快なハンドリング特性としています。

タイヤは、New CBR600RRの設計と並行して、タイヤメーカーと共同開発しました。



スタイリング(1)

CBR
600RR

スーパースポーツの新たなトレンドを提案する、フロントアッパーカウルとサイドカウルを大胆に削ぎ落としたNew CBR600RR。この革新的なデザインは風洞実験を繰り返し行うことで、よりコンパクトなスタイリングに仕上げられ、開発コンセプトを追求すべく、マスの集中化とエアマネジメントを徹底的に解析したデザインとしています。



■マスの集中化

フロントカウルからシートカウルにいたるまで、マシン構成部品の徹底した軽量化とコンパクト化を図ることで、さらなるマスの集中化を実現しています。

よりコンパクトとなったフロントアッパーカウルは、従来モデルよりも30mm後方に配置しています。よりステアリングヘッドに近い位置にマウントすることで、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しています。

アンダーカウルもよりコンパクトな形状とし、エキゾーストシステムを限りなく密着した位置で取り囲みます。冷却風を効果的に供給しながらも、空気抵抗を低減させており、視覚的にも、また機能的にも優れた空力特性を強調しています。

さらに、リアシートカウルのサイズもコンパクト、かつスリムな形状としています。

このように、スタイリング面においても機能美を優先したうえ、細部にわたる徹底的な軽量化とマスの集中化を行うことで、より応答性に優れた軽快なハンドリングを実現しています。



スタイリング (3)



■ エアマネジメント

New CBR600RRのスタイリングデザインにおけるもうひとつの大切な部分は、高次元でエアマネジメントを成立させたことです。フロントアッパーカウルは前面投影面積を減少させながらエア流路を確保し、T字型に大胆に削ぎ落とされたミドルカウルはエンジン熱をマシン下部へと逃すエア流路を確保するなど、エンジン性能を最大限に引き出すデザインを採用。空気抵抗を最小限に減少させながらも、大胆なスタイリングを提案した、最先端のマシンデザインを確立しています。



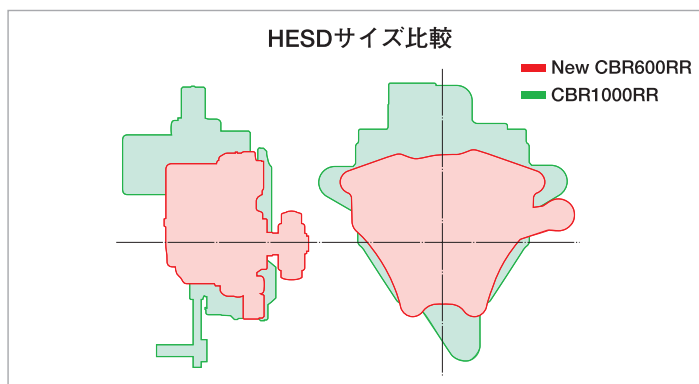
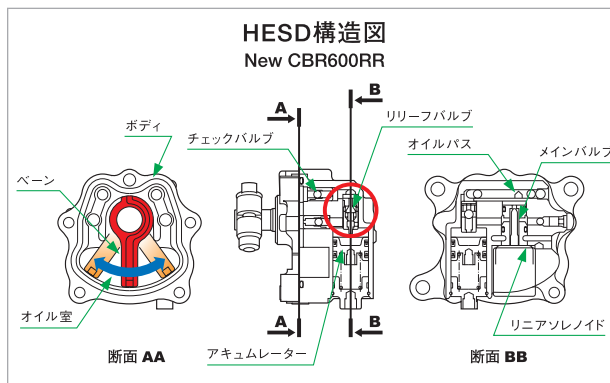
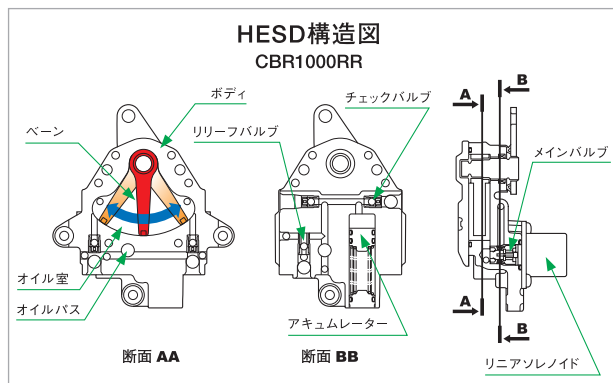
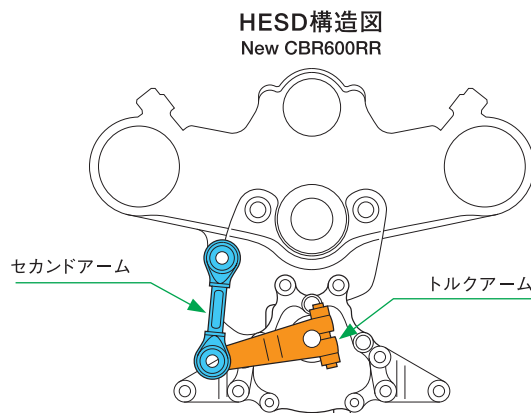
主要装備 (1)



■ HESD (ホンダ エレクトロニック ステアリング ダンパー)

走行状況に応じてECUが常時最適な減衰力特性を維持する、電子制御方式を採用した油圧式ダンパー「HESD (Honda Electronic Steering Damper)」を、新たに採用しています。CBR1000RRに採用している好評のシステムを進化させ、ユニットをより小型で軽量のCBR600RR専用設計とし、ステアリングヘッド上部に納めています。

HESDは、低速走行時はダンパー内のメインバルブを全開にして減衰特性を低減させます。これにより、ライダーに減衰効果を意識させることなく、軽快なハンドリング感覚を維持します。また、高速走行や加速時には、その程度に応じてメインバルブを閉状態へと変化させ、路面からの外乱や振動を効果的に低減するよう、減衰特性を高めます。



主要装備(2)



■ 2灯式ラインビームヘッドライト／ランプ類／ウインカー

フロントカウルには、精悍なイメージの2灯式ラインビームヘッドライトを装備。光源から上方向へ分散していた光を前方へ導くことでより幅広く照射する、優れた配光特性のラインビーム式を採用しました。一般的なマルチリフレクター式ライトと比較してレンズ表面積を約半分としながらも、きわめて高い照射性と被視認性を確保しています。

中央のポジションランプの光源には、高輝度白色LEDを採用する事で、被視認性に優れた独立タイプとしながらもカウルのコンパクト化を達成しています。また、テールランプ、ライセンスランプにも被視認性に優れた高輝度LEDを採用しています。さらに、ウインカーレンズをクリアスモークタイプとし、カラーリングに統一感を持たせています。



※写真のナンバープレートは、撮影のために用意したものです。

主要装備(3)



■ インstrumentパネル

よりコンパクトとなった新しいインストルメントパネルの中央には、奇数文字を大きく表示して視認性を高めた大型アナログタコメーターを配置しています。右側にはデジタルのスピードメーター、デュアルトリップ/オドメーター、時計などを表示する大型液晶ディスプレイ、左側には燃料残量計と水温計を表示する小型液晶ディスプレイを配置しています。また、LEDのインジケータランプ類は、インストルメントパネルの下部に並んでいます。



■ 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ID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が始動することのない、電子インターロックを利用したこのシステムは、メインキーを併せ付属する2本のオリジナルキーでしかエンジンを始動できません。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。

CBR600RRはメーターパネルに赤いLEDを備えており、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がオンになっていることを通告します。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。

カラーリング



車体色はパールサンビームホワイト、イタリアンレッド、グリントウェーブブルーメタリック、そしてグラフィイトブラックの4色を設定しています。

パールサンビームホワイトとグリントウェーブブルーメタリックは、今までのCBR600RRにはなかった、モダンな雰囲気を醸し出す新鮮なカラーリングです。

赤と黒のコンビネーションが特徴的なイタリアンレッドは、HondaレーシングDNAを象徴するウイングタイプの新しいグラフィックがより際立つデザインとしています。

また、グラフィイトブラックは精悍なスタイリングをより引き締め、そのパフォーマンスの高さを強調しています。



パールサンビームホワイト



イタリアンレッド



グリントウェーブブルーメタリック



グラフィイトブラック

主要諸元



機種	CBR600RR	
車名・型式	ホンダ・EBL-PC40	
全長(m)	2.010	
全幅(m)	0.685	
全高(m)	1.105	
軸距(m)	1.380	
最低地上高(m)	0.135	
シート高(m)	0.820	
車両重量(kg)	187	
乾燥重量(kg)	158	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率(km/ℓ)	29.0(60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)	3.2	
エンジン型式	PC40E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC 4バルブ4気筒	
総排気量(cm ³)	599	
内径×行程(mm)	67.0×42.5	
圧縮比	12.2	
最高出力(kW[PS]/rpm)	51[69]/11,500	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	51[5.2]/8,500	
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(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)	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	2.750
	2速	2.000
	3速	1.666
	4速	1.444
	5速	1.304
	6速	1.208
減速比(1次/2次)	2.111/2.500	
キャスト角(度)	23°55′	
トレール量(mm)	98	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C(58W)
	後	180/55ZR17M/C(73W)
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク
	後	油圧式シングルディスク
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	

■製造事業者/本田技研工業株式会社