

 **HONDA**

CBR
600RR

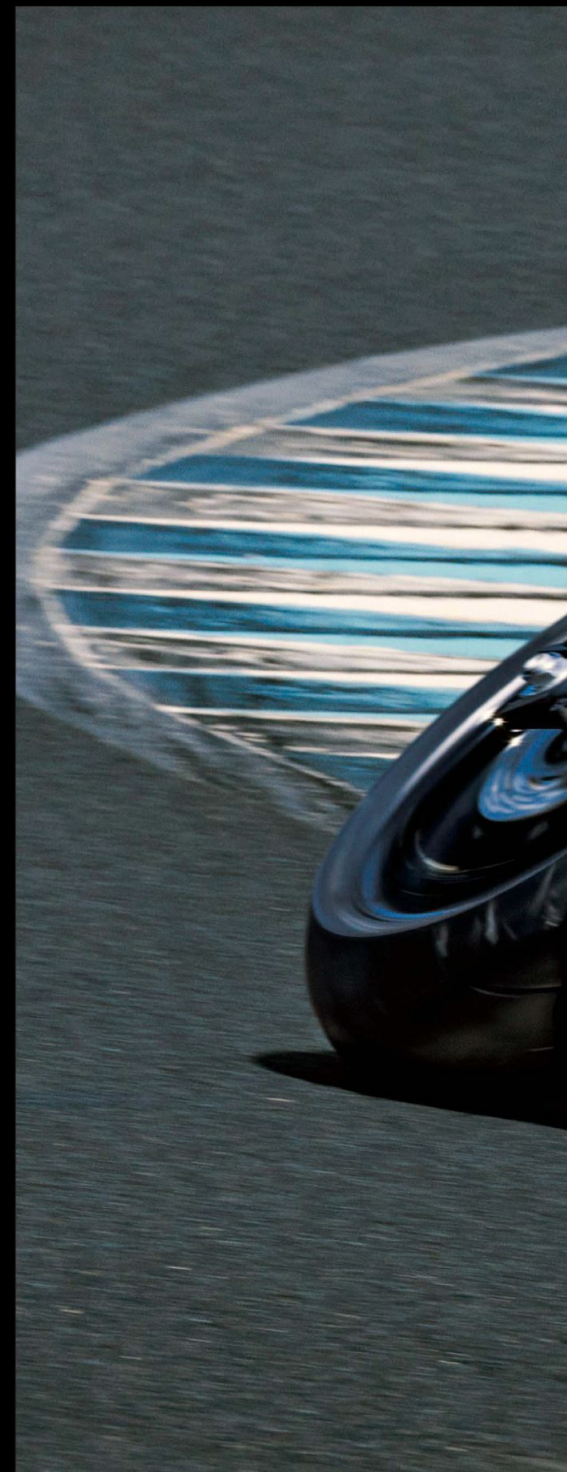


Awaken the Race

勝つための空力性能と機能美を合わせ持つスタイリング。圧倒的パワーフィールや常用域での扱いやすさを追求した水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒エンジン。6軸IMUをはじめとする走りのパフォーマンスを徹底追求した電子デバイスの数々。すべては、レーシングスピリットを全身に宿し、サーキットから公道まで走りの喜びを追いつけるもの。

TOTAL CONTROL

CBR
600RR









STYLING

サーキットでの運動性能を追求した機能的デザイン

MotoGPマシン「RC213V」の空力技術をフィードバックし、さらにCBR1000RR-Rの開発で培われたノウハウを投入したCBR600RRの車体デザイン。勝つための空力性能と機能美を合わせ持つ外観は、「マス集中フォルム」を基本とし、徹底した空力性能向上を追求したスタイリングとすることで、高い防風性能と俊敏なハンドリングの実現に寄与。さらに、ウイングレットを採用しコーナー進入時や加速旋回における車体安定感の向上を追求している。



POWER UNIT

圧倒的なパワーフィールと扱いやすさの両立を追求したエンジン

圧倒的なパワーフィールや力強いトルク感と高いレスポンス、そして常用域での扱いやすさを追求した599cm³・水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒エンジン。高回転化技術や吸排気効率の追求などの高出力化テクノロジーやスロットルバイワイヤシステムなどにより、コントロールな特性を実現し、さらに最新の排出ガス規制*にも適合させつつ89kW/14,250rpmの最高出力を達成している。*平成32年(令和2年)排出ガス規制。

緻密な車体コントロールを実現する、6軸IMUを用いた車体姿勢推定システム

緻密な車体コントロールを実現するため、車体姿勢推定システムを搭載。BOSCH製6軸IMU(Inertial Measurement Unit)で車体の角速度、加速度を検出し、ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)、HSTC(Honda セレクタブル トルク コントロール)と組み合わせることで、走行状況に応じた「操る喜び」を提供する。

スロットル操作に対する出力特性を任意に選択可能なパワーセクター

ライダーのスロットル操作に対する出力特性を任意に選択できる5段階のパワーセクター。6速全てのギアでピーク出力まで引き出せるレベル1から、加速時の出力、レスポンスを最も穏やかにするレベル5までを設定している。

エンジンブレーキの強さを選択できるセレクトابلエンジンブレーキ

ライダーが走行中にスロットルをもどし減速する際の、エンジンブレーキの強さを3段階から選択できる機能を搭載。

よりアグレッシブなライディングに貢献するHSTC

サーキットにおけるコーナーの立ち上がりなどでのアグレッシブなライディングに貢献するHSTC。このシステムにスリップ変化率を制御する後輪スリップ緩和制御を採用し、ライダーのスロットル操作に応じた車体コントロール性を追求。さらに、前後車輪速センサーからウイリー状態を判断するウイリー挙動緩和制御により、加速を犠牲にすることなくウイリーの挙動を緩和させる。

※HSTCはスリップやウイリー挙動をなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがって、HSTCを装備していない車両と同様に、無理な運転までは対応できません。運転するときは急なアクセル操作を避け、安全運転をお願いします。

走行フィーリングを任意に選択できるライディングモード

走行状況やライダーの好みに応じた走行フィーリングが選択可能なライディングモード。パワーセクター(P)、HSTC(T)、ウイリー挙動制御(W)、セレクトابلエンジンブレーキ(EB)の各制御レベルを、あらかじめ設定された3モードに加え、ユーザー側が組み合わせを任意に設定できる2モードの中から選択可能としている。

シフトアップ/ダウン対応のクイックシフター

クラッチレバーの操作不要で、シフトアップ/ダウンができるクイックシフターを標準装備。オートブリップ機能によりスムーズで素早いシフトチェンジを可能とし、長距離運転でのライダーのストレス低減にも貢献する。



CHASSIS

中空アルミダイキャスト製ツインチューブフレーム

アルミツインチューブフレームは、4個のアルミダイキャストパーツから構成されたシンプルな構造。高強度のステアリングヘッドなどにより高い剛性を確保すると共に、エンジンを重心に近い位置に、フューエルタンクも可能な限り下方にマウントすることで、マスの集中化を追求。ライダーの走行感覚とマシンの動きに一体感を生み出す、高次元の操縦フィーリングを獲得している。

車体姿勢セッティングの自由度と軽量化を追求したサスペンション

フロントサスペンションは、レースユースにおける車体姿勢セッティングの自由度を高めたインナーチューブ径 $\phi 41\text{mm}$ のショーワ(日立Astemo株式会社)製BPF*(ビッグ・ピストン・フロントフォーク)を装備。ユニットプロリンクを採用したリアサスペンションはバネ下重量の低減に寄与。10段階のプリロード調整機構は設定を変更し、よりライダーの好みに合わせたセッティングを可能としている。また、排気系のデバイス廃止やリアサスペンションの最適化によりトータル1kgの軽量化を実施し、さらなるマスの集中化を追求。ハンドリングの性能向上に貢献している。 *BPFは日立Astemo株式会社の登録商標です。

イメージCG

高い制動性能を発揮する前後ブレーキ

ブレーキシステムは、フロントにラジアルマウント式の対向ピストン4ポットキャリパーと $\phi 310\text{mm}$ のダブルディスク、リアには軽量なシングルポットキャリパーと $\phi 220\text{mm}$ のディスクを装備。また、フロントブレーキには、ラジアルピストンマスターシリンダーを採用し、高いブレーキング効率とコントロール性を追求している。

安心感とコントロール性を追求したABS

直進時に加え、コーナリング時のブレーキ操作の安心感を高めるABS。このシステムはIMUから送られた車体姿勢の信号をECUが検知し、ABSモジュレーターを通じてブレーキ圧を制御。サーキット走行などハードなブレーキング時でのリアリフトを抑え、車体挙動とライン取りの安定感向上に寄与。また、コーナリング中でも車体バンク角に応じ制動力をコントロール。ライダーの意志とシンクロするような自然な操作フィーリングを獲得している。

※ABSはライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは対応できません。運転するときは急なブレーキ操作を避け、安全運転をお願いします。ABS作動時は、キックバック(振り戻し)によってシステム作動を知らせます。

EQUIPMENT

走りの歓びを高めるその他の装備

- 小型・軽量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)
- シフトダウン時のエンジンブレーキとクラッチレバーの操作荷重を軽減する、アルミカム アシスト&スリッパ® クラッチ*1
- 数々の電子制御システムの状態をライダーに的確に伝えるフルカラーTFT 液晶メーター
- LEDデュアルヘッドライト&LEDウインカー
- ハザードランプを高速点滅することで急ブレーキをいち早く後続車に伝えるエマージェンシーストップシグナル*2
- Honda独自の盗難抑止機構「H・I・S・S (Honda Ignition Security System)」
- 形状を変更し使い勝手に配慮したサイドスタンド

*1「アシスト&スリッパ」は株式会社エフ・シー・シーの登録商標です。

*2 エマージェンシーストップシグナルは急ブレーキをいち早く後続車に伝えるためのシステムです。運転するときは不必要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。





CBR
600RR

CBR
EDORR



◀詳しくはこちら



マットバリスティックブラックメタリック CBR600R3®2J

メーカー希望小売価格 **¥1,573,000** (消費税抜本体価格 ¥1,430,000)



グランプリレッド CBR600R3®J

メーカー希望小売価格 **¥1,606,000** (消費税抜本体価格 ¥1,460,000)

主要諸元 CBR600RR

車名・型式	ホンダ・8BL-PC40
全長(mm)	2,030
全幅(mm)	685
全高(mm)	1,140
軸距(mm)	1,370
最低地上高(mm)*	125
シート高(mm)*	820
車両重量(kg)	193
乗車定員(人)	2
燃料消費率*1 国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h) (km/L) WMTCモード値*(クラス)*3	25.5 (60) (2名乗車時) 18.5 (クラス3-2) (1名乗車時)
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DOHC4バルブ直列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)	89[121]/14,250
最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm)	63[6.4]/11,500
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

■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、渋滞等)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。WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ (<https://www.jama.or.jp/operation/motorcycle/>) もご参照ください。

※価格はメーカー希望小売価格(消費税10%込み)で参考価格です。販売価格は販売店が独自に定めております。※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。※詳しくはHonda Dreamネットワークにお尋ねください。※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は撮影・印刷条件等により、実際の色と多少異なる場合があります。※一部の写真はクロースコースで撮影したものです。※本カタログ内の走行写真は、プロライダーによる走行を撮影したものです。一般公道で走行する場合は制限速度を守り、無理な運転をしないようにしましょう。※CBR、HESD、H・I・S・S、PGM-DSFI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。



Hondaは廃棄二輪車のリサイクルを推進しています。当社が国内に販売した二輪車はリサイクルマークの有無にかかわらず、廃棄時にリサイクル料金のご負担はありません。但し、廃棄二輪車取扱店に収集・運搬を依頼する場合の収集運搬費用はお客様の負担となります。



Honda純正ウルトラオイル

カテゴリ・排気量別に使用条件を想定し、お勧めオイルをご提案いたします。詳しくは販売店またはホームページをご覧ください。



Safety for Everyone

交通事故死者ゼロを目指して

Hondaは「2050年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロ」を目指し、教育活動や政策への働きかけなど幅広い取り組みを行っています。

交通事故に遭わないためのアドバイス

Hondaは50年以上、安全運転を広める活動を実施。そのノウハウをもとにした、事故に遭わないためのアドバイスを「Honda Safety Portal」にまとめました。



Hondaのバイクに関するお役立ち情報

HondaGO BIKE LAB

“あなたとバイクをつなぐ”スマートフォン向けアプリ

HondaGO RIDE



Honda Dream

充実の購入サポート & 安心サービス

Owner's Card

Honda Dreamのお客様だけに様々なサポート特典で、モーターサイクルライフをより豊かに彩ります。



新車3年保証

Honda Dreamでご購入いただいた126cc以上の新車には、メーカー保証の2年に、プラス1年の保証をお付けいたします。

延長保証

Honda Dreamでご購入いただいた二輪車は、有償加入で最長2年間の保証期間延長ができます。

据置クレジット

一定額をあらかじめ最終回に据置き、残りの金額を分割してお支払いいただくプランです。

メンテナンスパック

法的に必要な点検、Honda Dreamが推奨する点検・整備をパックに。Honda Dreamの整備士による確かな点検・整備を実施します。

Honda 二輪
ホームページは
こちら▶



■Honda Dreamネットワークよりお届けします。
■お問い合わせ、ご相談はお近くのHonda Dream
または下記Hondaお客様相談センターまで。
全国共通フリーダイヤル 0120-086819 (受付時間:9時~12時 13時~17時)

株式会社ホンダモーターサイクルジャパン
〒115-0055 東京都北区赤羽西6丁目36番2号
本カタログの内容は2023年12月現在のものです。



0SPK24CBR60RR 312 ©