

●フレーム

フレームは、スチールの持つしなやかな特性を活かし、かつ高効率なダウンドラフト式吸気レイアウトを可能とするツインスパー形状を従来モデルから継承し、剛性バランスを見直すとともにフレーム構成部品の見直しを図ることでさらに運動性能を向上させました。

○ピボットまわり

ピボットプレートは、従来の鍛造プレートからプレス成型品を組み合わせたボックス構造に変更。より薄いスチールプレートを用いながら閉断面(モナカのように閉じた形状)とすることで軽量化と高剛性化を高次元で両立させました。

○エンジンハンガー

エンジン後方上側に位置するエンジンハンガーをクロスパイプに一体化。従来の別体締め付け構造に対し軽量化を図りながら、CAE解析を活用したシミュレーションとテスト走行によるライディングフィールの作り込みにより、不快なエンジン振動低減にも寄与しています。

○シートレール

高い運動性能を実感できるよう、ライダースペースをタイトに設定。同時にシートレールのアンダーパイプがピボットプレートに接合される位置をより上方に移動させることでシルエットに一層の軽快感を与えると同時に、シート後端を従来よりも約60mm短縮させてマス集中化に大きく寄与しています。

これらの他、部品配置を変更することでステーの廃止やコード類の短縮、新規デザインのステップ採用などによる軽量化も含めCB650R、CBR650Rともに従来比6kgの完成車重量低減を実現。出力向上と併せパワーウエイトレシオを改善し、市街地からワインディングまでより快活にライディングを楽しめるモデルへと進化を図りました。

