

1992年のスーパースポーツモデルCBR900RRは、操る楽しみの最大化を意味する“Total Control”をテーマに掲げました。当時、CBR900RRの運動性能と動力性能の高度な調和は新たな価値を提供し、それまでの“スーパースポーツ”の基準を塗り替えました。

その後もCBRは一貫して“Total Control”を追求。2017年CBR1000RRは軽量でコンパクトな車体による軽快なハンドリングに加え、RC213V直系の電子制御によるライダーの意思に沿った特性を与えられ、ワインディングでの傑出したファンライドを提供しています。

そして今回のオールニューモデルは、CBR1000RR-R FIREBLADE SP、CBR1000RR-R FIREBLADE (以下RR-R〈アールアールアール〉)として誕生します。さらに進化した性能を存分に引き出していただくために走りのフィールドをサーキットに移しました。つまり、このモデルがライダーに新たな価値を提供するのは、サーキットにおけるシーンとなります。

開発のねらいは、

“Total Control” for the Track サーキットで本領発揮するマシン

RR-Rではこのねらいに基づき、プロダクションレースのベースマシンとしての使用も前提に、さまざまなレースレギュレーションに対応させるとともに、“高出力”かつ“コントロール可能な出力特性”と、“完成車パッケージングの自由度確保”のために直列4気筒エンジン(直4)、等間隔爆発を選択しました。

パワーユニットは、高回転高出力のためにボア径を従来CBR1000RRのφ76mmからφ81mmへ変更、MotoGPマシンRC213Vと同じボア×ストロークとしました。併せて、クランク軸からメイン、カウンターとの各軸間を詰めることでエンジン前後長を短縮。これにより車体パッケージングの自由度をさらに高めてサーキット走行を想定した運動性能の獲得につなげています。

車体では、サーキットの加速区間において限界までスロットルを開け続けるために必要となる高い制動性能と、いち早くスロットルを開け始めるために必要なリアクション性能を提供するため、より安定感を得られる車体諸元、完成車部品の構成変更、および空力特性の作り込みを行いました。

私たちは、スポーツライディングを愛する多くのライダーにこの最新のマシンを体験していただけることを願っています。

■CBR1000RR-R FIREBLADE SP with Marc Marquez

