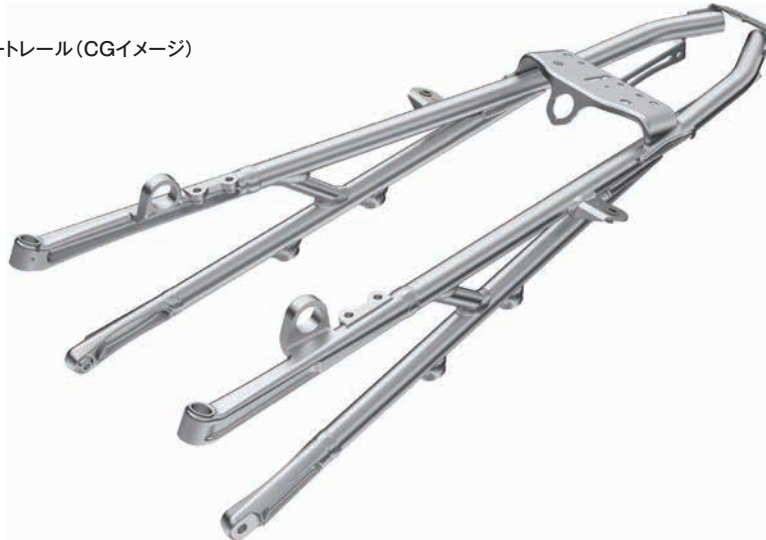


○シートレール

フレームボディの剛性とバランスさせることを前提に、断面の最小化、長さの最短化、薄肉化を最優先し、主構造にアルミ丸断面パイプを採用。加速時の空気抵抗を考慮したコンパクトなライディングポジションを可能とするため、ニーグリップ時の幅をより狭くできるように、シートレール上側締結は通常の横締めではなく上から締結する構造としました。

■シートレール(CGイメージ)



○スイングアーム

スイングアームは、サーキット走行におけるトラクション性能向上をねらいに、従来のCBR1000RRに対しスイングアーム長を30.5mm延長しました。また、縦剛性をキープしたまま横剛性を15%ダウンさせるなどスイングアーム全体の剛性バランスを見直すことで、高いリアタイヤの接地性とコーナリング性能を追求しています。

また、製法はRC213V-S同様アルミプレス製とし、全18ピースから成る部位ごとに異なる板厚設定で構成*することでスイングアーム長をより長くしながらも、従来のCBR1000RR同等のスイングアーム重量を実現しました。

* 特許出願中:部位ごとに異なる板厚設定で構成されたアルミプレス製スイングアーム。

■スイングアーム(CGイメージ)

