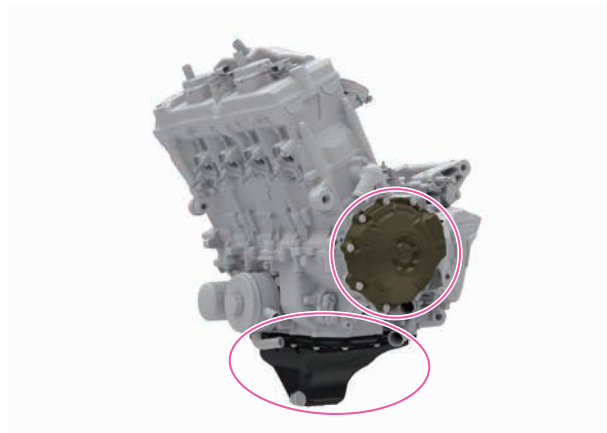


新しいCBR1000RRでは、公道用マシンとして、操る楽しみの進化をねらい完成車重量の軽減を推し進める中で、出力を向上させながらエンジン単体では約2000gの軽量化を実現しました。

●カバー類のマグネシウム化

クランクケースLカバー、オイルパンを、従来のアルミからマグネシウムに変更し、軽量化に寄与しています。

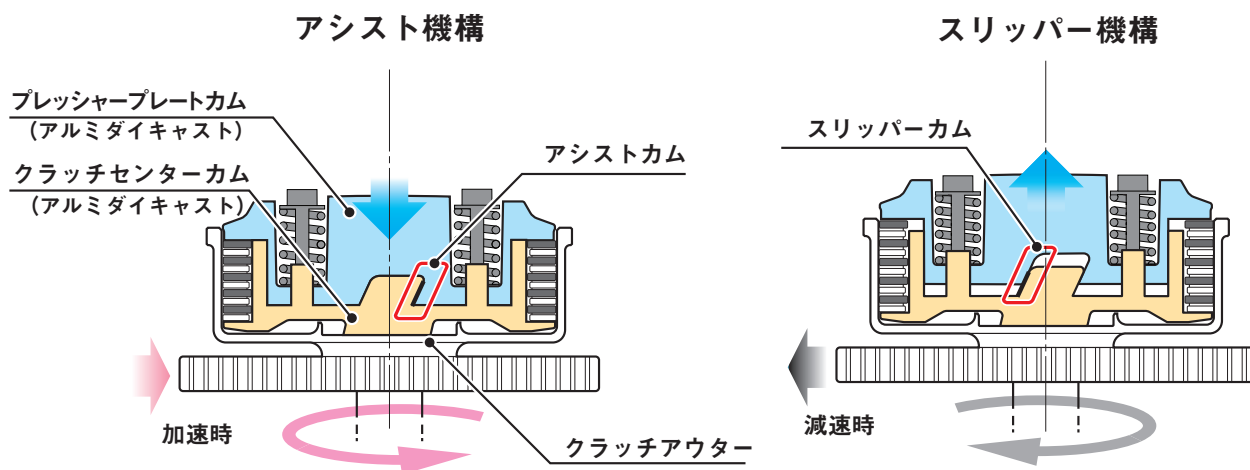


●アルミカム アシストスリッパークラッチ

新しいCBR1000RRでは、アシストスリッパークラッチを新設計。従来モデルに対し、加速時のアシスト力を増やすことでクラッチスプリングの荷重を減らし、クラッチレバーの操作荷重を従来モデルに比べ17%低減し、クラストップレベル※としました。また、トルクを伝える側と受け取る側双方のアシストカムをアルミダイキャスト製に変更することで軽量化を達成するとともに、双方のカム間のクリアランスを最適化し、クラッチレバーの操作フィーリングを向上させました。

※ Honda調べ 2017年3月現在、直列4気筒1000ccスーパースポーツクラス。

■アシストスリッパークラッチ カム作動イメージ図



●ミッションギア

高回転化に伴う耐久性確保を目的として、6速ミッションを構成するギア全てに従来よりも高強度の鋼材を採用し、肉抜き加工を施すことで軽量化を行いました。