

はじめに

CBR600RR

1987年、欧州と北米でデビューした CBR600F は、市街地から郊外へのツーリング、さらにサーキットまでオールラウンドな走行を可能とした性能を誇り、「Fコンセプト」として絶大な人気を博しました。以降、1991年にはサイドカムチェーン方式の CBR600F2、1995年には Honda 初のラムエアを採用した CBR600F3、1999年にはアルミフレームを採用した CBR600F4、2001年には PGM-FI(電子制御燃料噴射装置)を搭載した CBR600F4i を発売するなど、モデルチェンジ毎に先進技術を採用するなど熟成を重ねてまいりました。

そして 2003年には、ユニットプロリンクサスペンションなどを採用するなど、MotoGP(ロードレース世界選手権)最高峰クラスのレース専用マシンである、RC211V のレーシングテクノロジーを随所にフィードバックした「Fコンセプト」とは一線を画す「スーパースポーツコンセプト」の CBR600RR を発売。高いポテンシャルを備えた 600cc スーパースポーツモデルの新市場を築いてきました。レースシーンにおいてもトータルバランスに優れた CBR600RR の性能は如何なく発揮され、FIM ワールドスーパースポーツ選手権などで幾多のチャンピオンを獲得しました。

さらに 2010年、ロードレース世界選手権シリーズ MotoGP 250cc クラスがレギュレーション変更になり、新設された Moto2 クラスでは、CBR600RR のエンジンをベースに、オフィシャルエンジンサプライヤーとしてワンメイクで参戦チームに供給するなど、その比類なきポテンシャルの高さと信頼性を証明しています。

New CBR600RR は、このような背景のもと、従来モデルのパフォーマンスにさらに磨きをかけ、サーキットでも圧倒的な性能を発揮しながら、市街地でのさらなる乗りやすさを高次元で両立し、大幅に魅力を向上させたモデルとして登場しました。さらに、この魅力をお求めやすい価格で提供することも視野に入れ開発を進めました。

この New CBR600RR が、エントリーユーザーのスポーツマインドを掻き立て、自在に操る喜びを共有できる最良のパートナーとしてご愛顧いただければ、開発総責任者としてこの上ない喜びです。

Honda は、今後も商品を通じてお客様に末永くご愛顧いただけるように、環境性能や安全性に優れ、生活を豊かにする楽しく魅力あるモビリティを、夢と喜びとともにお届けしたいと考えています。

株式会社 本田技術研究所 二輪R&D センター
直列4気筒エンジンシリーズ 開発責任者

HIROFUMI FUKUNAGA

福永博文

