

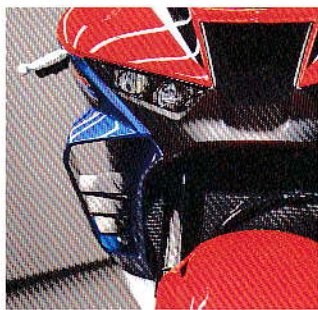
CBR

FIREBLADE

Honda CBR1000RR-R FIREBLADE SP



国際的なオートバイの祭典として知られるイタリア・ミラノのモーターサイクルショー（EICMA）。2019年の最大のトピックとなったのがHonda CBR1000RR R FIREBLADEです。高速クルージングを得意とする大型バイクのイメージを打ち破り、大排気量エンジンをコンパクトな車体に搭載。「トータルコントロール」をキーワードに、大排気量車とは思えない軽快な走りを生み出す「スーパースポーツ」カテゴリーを構築したのが1992年に登場したHonda CBR900RR FIREBLADEでした。2004年には排気量を1000ccにアップし、コンセプトを継承しながら年々走行性能を改良。そのCBR FIREBLADEが12年ぶりにフルモデルチェンジを受けたのです。今回のモデルチェンジでは、なによりもサーキット走行のパフォーマンスを高め、レースで勝利を勝ち取ることに主眼が置かれました。排気量1000ccの水冷並列4気筒エンジンは、MotoGPのチャンピオンマシンRC213Vと同サイズのボア×ストロークを採用。アルミ鍛造ピストン、チタン製コンロッドなど、MotoGPマシン直系ともいえる最新技術をふんだんに盛り込み、クラス最強の最大出力160Kw（217.5PS）/14,500rpmを発揮します。このハイパワーを受け止めるアルミインテグレートフレームは、剛性の最適化と軽量化を図り、加減速時の安定感と旋回時の接地感を高めています。また、リヤダンパーをフレームではなく、エンジン後部のブラケットにマウントすることで、高速走行時のハンドリングも向上させています。さらに、1級グレードのSPは、オーリンズ製の電子制御サスペンションを前後に装備。6軸IMU（慣性計測装置）によりいっそうきめの細かい制御が可能となっています。また、スイングアームは18枚のアルミ材を溶接して製作。ほぼ左右対称の形状で、従来型より長くなったものの、ほとんど同じ重量に仕上げられています。今やスーパースポーツには欠かせない装備となっている各種の電子制御も充実。ライディングモードが3パターン選択できるのをはじめ、5段階のパワーレベル、3段階のエンジンブレーキ制御、9段階のトルクコントロール、4段階のスタートモードなどが設定でき、SPに標準装備される、クラッチ操作をせずにシフトアップ・ダウンが可能なクイックシフターは3段階の制御タイミングを用意。ライダーの要求に合わせた繊細なセッティングが可能です。また、メーターは様々な情報が随時に取り出されるTFTフルカラー液晶を採用し、5種類の表示が選べます。今回のモデルチェンジではエンジンや車体性能の向上だけでなく、インパクトのあるスタイリングにも注目が集まりました。空気抵抗値は量販市販車でクラス最小となる0.270を達成。中でも、サイドカウルが大きく張り出し、内部に3枚の整流用フラップを持つインナーフェアリングウイングレットを装備しているのが特徴です。これによりダウンフォースを発生させ、加速時のウイリーを減らすだけでなく、ブレーキ時の安定性やコーナリング時のフロントの接地感を高めています。さらに、ラムエアインテークはエアを効率的に取り込めるカウル中央に開口。アッパーカウル上端にはスリットを設け、内部の負圧を減らして空気抵抗による旋回の影響を削減しています。また、フューエルタンクカバーは低く抑えられ、中央に凹みを設けたライダーが伏せやすい造形。アンダーカウルの後端はリヤタイヤに向かって伸び、この付近で発生する空気の乱れを軽減。加えて、スタイリング上のポイントにもなっているチタン製マフラーは、レースで評価の高いアクラポヴィッチと共同開発したものの、ブレーキは前後ともブレンボ製を装着して大幅に強化されています。「トータルコントロール」のコンセプトはそのままに、軸足を公道からサーキットに変え、レースの勝利を目指して開発されたCBR1000RR-R FIREBLADE。V4エンジンを搭載したMotoGPマシン、RC213Vの並列4気筒バージョンともいえる高性能マシンに仕上げられた、Hondaの技術を結集した挑戦的なスーパースポーツなのです。



Honda rather stole the show at the 2019 edition of the renowned Milan Motorcycle Show (EICMA) with the stunning CBR1000RR-R Fireblade, heir to the famed Fireblade name that has been synonymous with perfect handling and balance since the release of its first model in 1992: the CBR900RR Fireblade, and from 2004 the oft-updated CBR1000RR, which was the first in the series to be bestowed with a 1,000cc engine. Now the Fireblade gets another model change - the new CBR1000RR-R Fireblade has a decidedly circuit-oriented feel, perhaps best exemplified by a liquid-cooled 1,000cc inline-four engine with the same bore-stroke ratio as that on the all-conquering RC213V MotoGP bike, not to mention race bike-spec components such as forged aluminum pistons and titanium connecting rods; the result is a class-leading 217.5PS at 14,500rpm. The power of this bike is expertly accommodated by a design utilizing a lightweight aluminum twin tube frame with optimal rigidity and superlative stability on both the gas and brakes, as well as through corners. At the rear of the bike, the damper is affixed not to the frame, but to a bracket at the rear of the engine; this enhances the bike's handling at speed, and a further boost is available to riders of the high grade SP specification in the form of electronically controlled Öhlins suspension front and rear. A six-axis IMU (Inertial Measurement Unit) ensures even finer control of bike behavior for unprecedented levels of handling, while the near-symmetrical swingarm is crafted in eighteen sheets of welded aluminum. As befits a modern motorcycle with a strong racing flavor, there is a full suite of electronics on hand, such as three different riding modes

with five power levels, three engine brake control levels, nine levels of torque control and four versions of the bike's Start mode; the SP additionally has a quick shifter with three of its own programs. The rider truly has complete control over bike setup, and will benefit immensely from a full color TFT LCD screen offering five display options. To focus solely upon the engine and electronics of this new motorcycle, however, would be to gloss over superbly streamlined design work which achieves an 0.27 drag coefficient unrivalled by any other production bike. Its side cowls bulge outwards and feature triple inner fairing winglets that generate downforce to reduce wheelies under acceleration and even improve braking stability and cornering. The ram air intake is located centrally for maximum efficiency and slits in the top edge of the upper cowling reduce yaw and roll resistance during turns, while the fuel tank is a low profile design whose concave central section enables the rider to hug even lower under the windshield and minimize drag. A longer lower fairing stretches toward the rear wheel and alleviates the potential for interference in air flow. The stylish titanium muffler is not just for show, either, and is designed in conjunction with the racing brand Akrapovič; high performance large diameter Brembo brakes are also employed front and rear. Like its Fireblade predecessors the CBR1000RR-R aims to put its rider in total control, this time even more at home on the circuit. With strong links to the V4 engine-powered RC213V MotoGP racer, it is a crystallization of the top notch technique at the legendary motorcycle manufacturer Honda and represents an exciting new challenge for the famed Fireblade name.

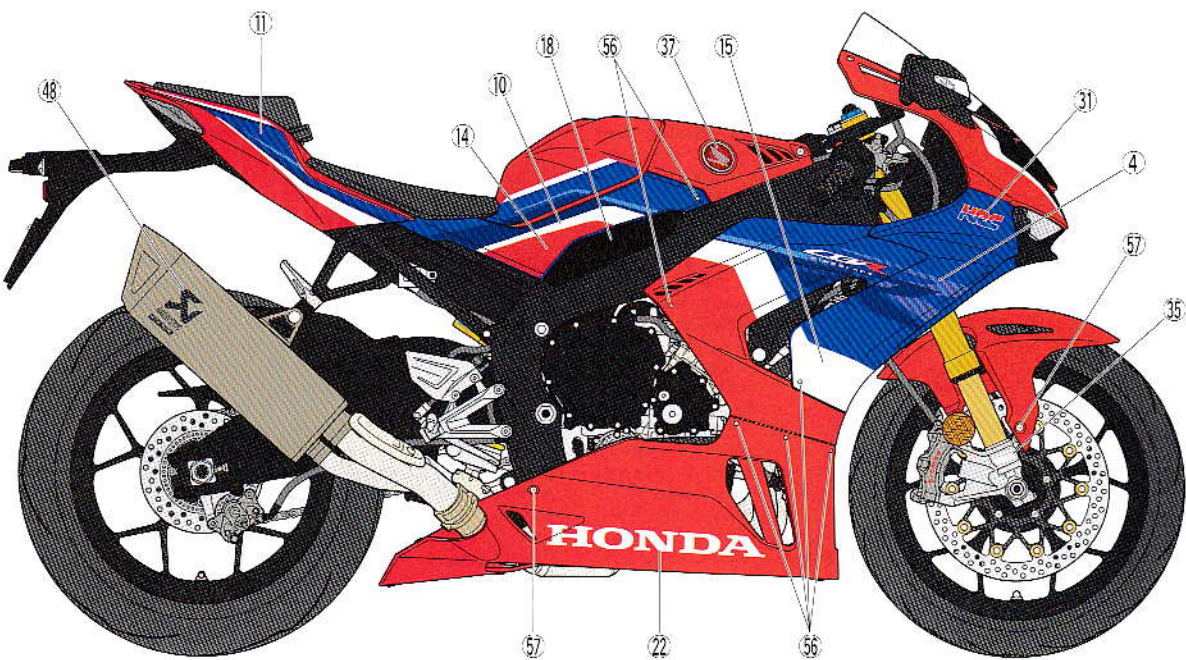
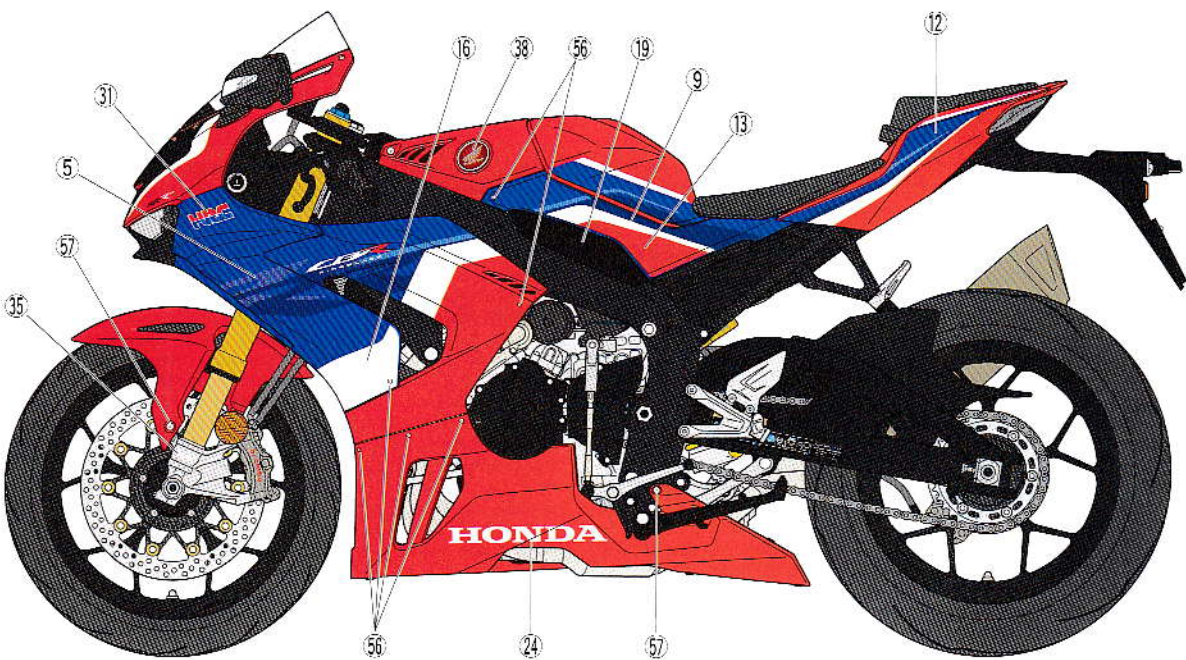
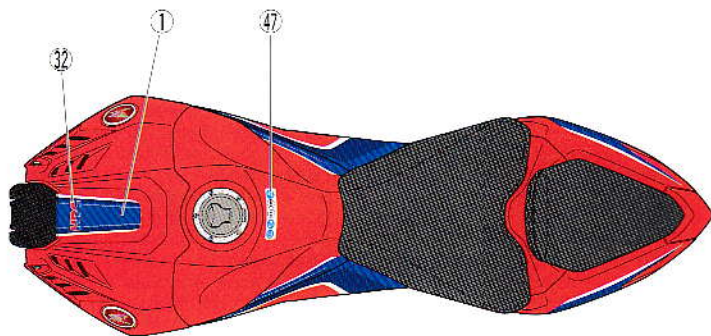
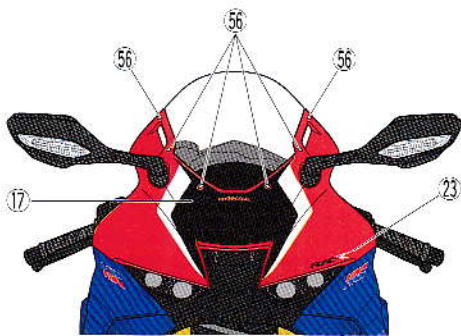
Die Firma Honda hat bei der 2019er Ausgabe der bekannten Motorradshow von Mailand (EICMA) den anderen Ausstellern beinahe die Show gestohlen mit ihrer CBR1000RR-R Fireblade, auch Dank des berühmten Namens, der für perfektes Handling und Ausgewogenheit seit dem Start des ersten Modells im Jahr 1992 stand, der CBR900RR Fireblade und ab 2004 mit der oft leistungsgesteigerten CBR1000RR, welche die erste Maschine dieser Reihe war mit einem Hubraum von 1000ccm. Dieses Motorrad half dabei die Super Bike Klasse zu etablieren, die bis heute bekannt ist. Nun erfolgt ein neuer Modellwechsel. Die neue CBR1000RR-R fühlt sich rennstreckentauglicher an, vielleicht am Besten ausgedrückt durch den flüssigkeitsgekühlten 4-Zylinder Reihenmotor mit 1000ccm mit dem gleichen Hub-Bohrungsverhältnis der alles gewinnenden RC213V aus der MotoGP Serie. Nicht zu vergessen sind die Renn-Komponenten wie geschmiedete Aluminium Kolben und Titan Pleuel. Das Ergebnis: Die Führerschaft in der Klasse mit 217,5 PS bei 14.500 U/min. Die Leistung dieses Motorrades wird weitergeführt durch die Verwendung eines leichten Aluminium Zwei-Rohrrahmens mit optimaler Steife und hervorragender Stabilität beim Beschleunigen und Bremsen, sowie bei Kurvenfahrt. Hinten am Motorrad ist der Dämpfer nicht am Rahmen befestigt, sondern über eine Klammer an der Rückseite des Motors. Das verbessert das Handling der Maschine bei hohen Geschwindigkeiten. Ein weiterer Vorteil ist für die Fahrer dadurch verfügbar, dass die hochwertige SP Spezifikation der elektronisch einstellbaren Öhlins Radaufhängung vorne und hinten verwendet wird. Eine 6-achsige IMU (Inertial Measurement Unit) stellt ein feiner abgestuftes Handling bei unvorhergesehenen Fahrzuständen sicher. Der nahezu symmetrische Schwingarm ist aus 18 Aluminiumplatten gebaut. Der Nutzwert bei modernen Motorrädern mit starker Tendenz zur Rennmaschine wird durch einen kompletten Satz elektronischer Helfer

gesteigert. Dabei stehen 3 Fahrmodi mit 5 Power Levels zur Verfügung, 3 Level der Abstimmung der Motorbremse, 9 Level der Drehmomentsteuerung und 4 Versionen des Startmodus; das SP hat auch eine Schnellschaltung mit mit 3 eigenen Programmen, welche schnelle Gangwechsel erlaubt, ohne, dass der Fahrer die Kupplung betätigen muss. Der Fahrer hat die komplette Kontrolle über die Abstimmung des Motorrades und wird unterstützt von einem farbigen LCD Bildschirm der 5 verschiedene Anzeigeoptionen bringt. Den Schwerpunkt nur auf den Motor und die Elektronik zu setzen wäre zu kurz gesprungen angesichts des tollen stromlinienförmigen Aussehens des Motorrades, welches dazu einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,27 erzielt, was von keinem anderen Serienmotorrad erreicht wird. Die Seitenverkleidung wölbt sich nach außen und besitzt 3 kleine Flügel im Inneren, welche Abtrieb erzeugen und Wheelies beim Beschleunigen verhindern und die Stabilität beim Bremsen und der Kurvenfahrt verbessern. Der RamAir Lufteinlass ist für die maximale Effizienz in der Mitte angebracht und sitzt im Oberteil der Verkleidung und reduziert Luftwiderstände bei der Kurvenfahrt, während der Tank eine flache Konstruktion ist, die es dem Fahrer erlaubt, sich niedriger hinter der Scheibe zu kauern, um den Luftwiderstand weiter zu verringern. Eine lange Seitenverkleidung geht bis zum Hinterrad und schöpft das Potential für die Verbesserung der Luftströmung aus. Der stylische Titan-Auspuff ist nicht nur zur Show, er wurde mit dem Rennausrüster Akrapovič entwickelt, zusammen mit den großdimensionierten Brembo Bremsen vorne und hinten. Wie seine Fireblade-Vorgänger zielt die CBR1000RR-R darauf ihrem Fahrer die optimale Kontrolle zu bieten und ihn auch heimisch mit der Rennstrecke zu machen. Mit starken Verbindungen zum RC213V ist sie der Ausdruck von Top-Technologie beim legendären Motorradhersteller Honda und repräsentiert eine neue Herausforderung für den berühmten Namen Fireblade.

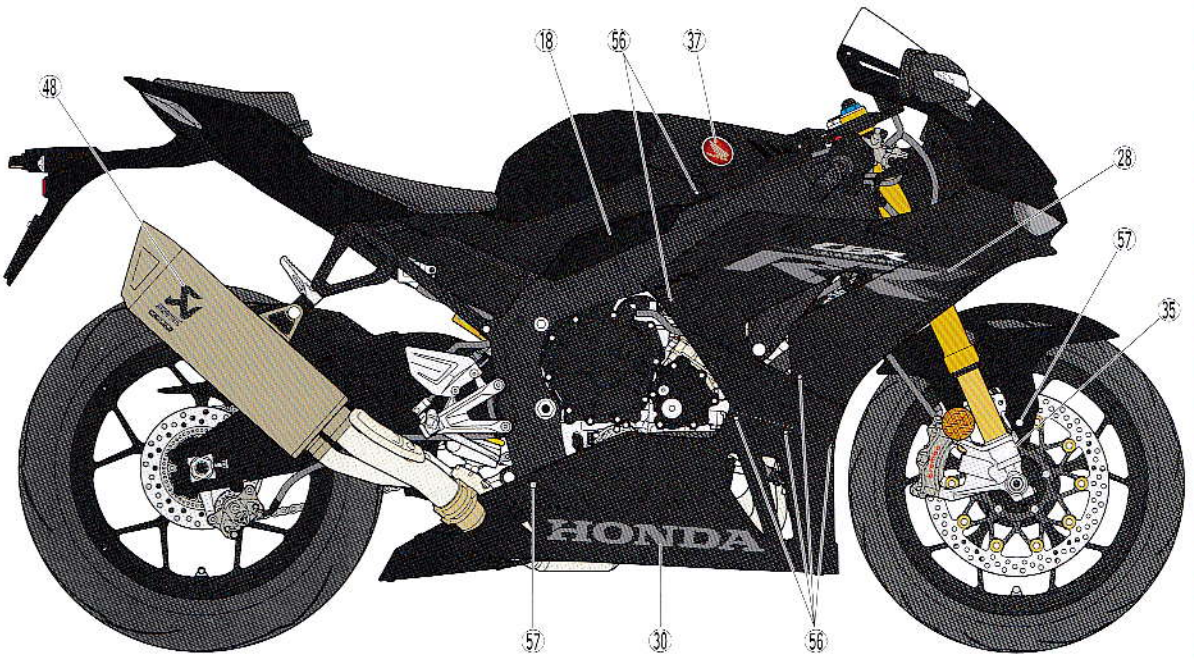
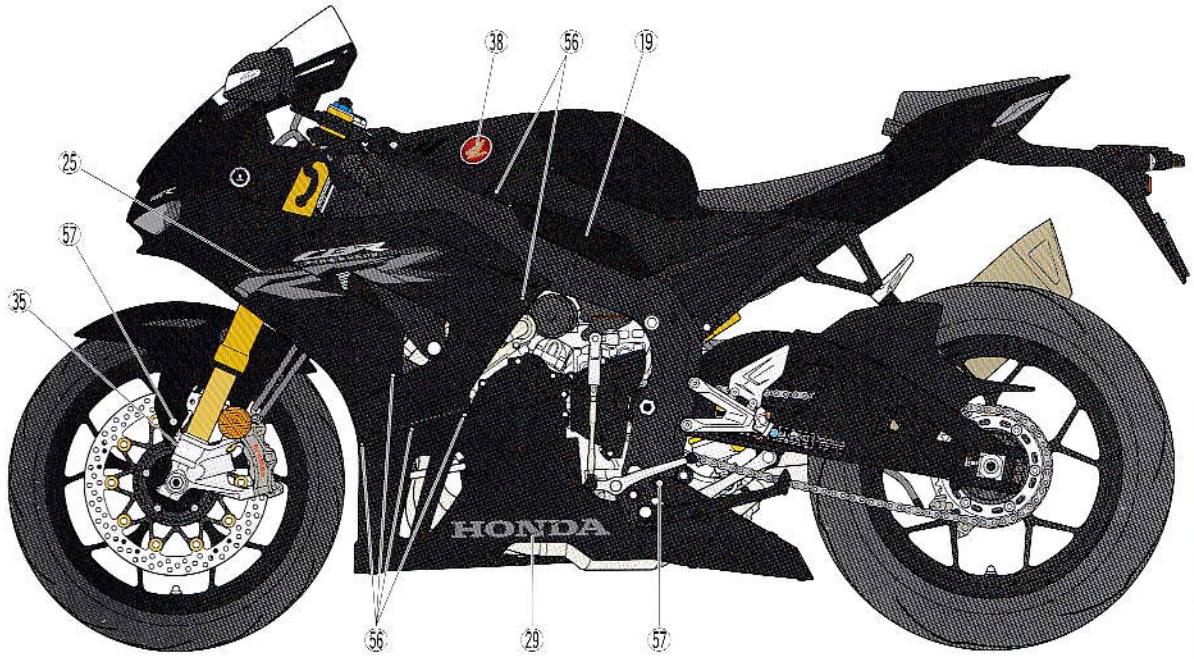
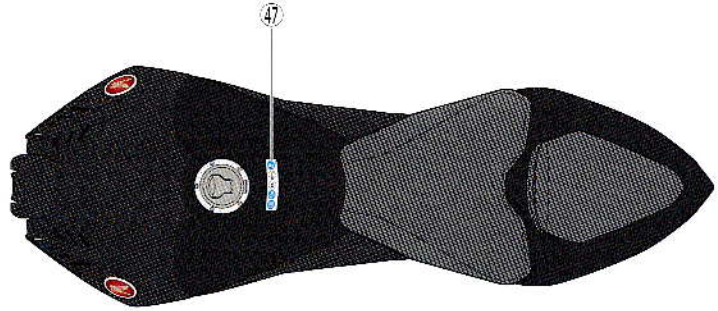
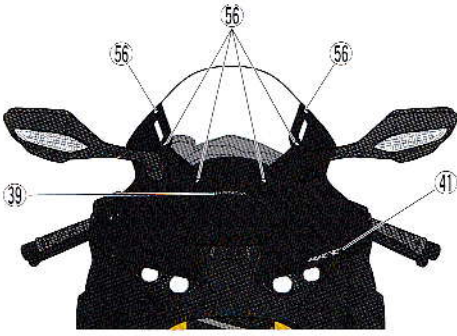
Honda a créé la sensation lors de l'édition 2019 du Salon de la Moto de Milan (EICMA) avec sa stupéfiante CBR1000RR-R Fireblade. Cette moto a hérité du nom prestigieux de « Fireblade », synonyme de perfection de comportement et d'harmonie depuis la sortie du premier modèle en 1992 : la CBR900RR Fireblade, suivie à partir de 2004 par la maintes fois améliorée CBR1000RR, première à recevoir un moteur de 1.000cm³. La nouvelle CBR1000RR-R Fireblade est spécialement taillée pour une utilisation sur circuit, avec son moteur quatre cylindres en ligne 1.000cm³ refroidi par liquide au même rapport alésage-course que celui de RC213V dominatrice en MotoGP, sans oublier des composants de compétition comme des pistons en aluminium forgé et des bielles en titane. La puissance délivrée est phénoménale : 217,5ch à 14.500 trs/min. Le moteur est expertement installé dans un cadre tubulaire double, léger en aluminium, faisant preuve d'une rigidité et d'une stabilité optimales en accélération, freinage ainsi qu'en virage. A l'arrière de la machine, l'amortisseur n'est pas fixé au cadre, mais directement à l'arrière du moteur afin d'améliorer la maniabilité à grande vitesse. Les motards chevauchant la version haut de gamme SP disposent en plus d'une suspension à pilotage électronique Öhlins à l'avant et à l'arrière. Une unité de mesure inertielle (IMU) six axes permet un contrôle encore plus fin du comportement de la moto, à des niveaux sans précédents, tandis que le bras oscillant quasi-symétrique est constitué de dix-huit feuilles d'aluminium soudées. Comme il est de rigueur sur une moto moderne typée compétition, l'assistance électronique est omniprésente, avec trois modes de pilotage différents à cinq niveaux de puissance, trois niveaux de contrôle du frein

moteur, neuf niveaux de couple et quatre versions du mode Démarrage ; la SP dispose en plus d'un changement de rapport plus rapide avec ses trois programmes dédiés. Pour configurer la machine à sa guise, le motard dispose d'un écran LCD TFT couleur avec cinq options d'affichage. Le moteur et l'électronique ne sont pas les seuls points forts de cette nouvelle moto, en particulier les carénages soigneusement profilés générant un coefficient de traînée de 0,27 inférieur aux autres machines de série. Ses carénages latéraux renflés vers l'extérieur intègrent des winglets triples qui génèrent une force d'appui réduisant les wheelies en accélération et améliorant même la stabilité en freinage et en courbe. La prise d'air forcée est en position centrale pour une efficacité optimale et des fentes dans le rebord supérieur du carénage central réduisent la résistance en lacet et roulis en virage. Le profil bas du réservoir avec une section centrale concave permet au motard de se coucher plus encore sous le saute-vent et ainsi réduire la traînée. Le carénage inférieur se prolongeant jusqu'à la roue arrière limite les interférences dans l'écoulement d'air. Conçu en association avec la marque de compétition Akrapovič, l'élégant pot d'échappement en titane n'est pas là que pour l'esthétique. Des freins hautes performances grand diamètre Brembo sont installés à l'avant et à l'arrière. Comme les Fireblade qui l'ont précédé, la CBR1000RR-R est destinée à offrir à son pilote un contrôle total, cette fois tout particulièrement sur circuit. Avec ses fortes connexions avec la RC213V à moteur V4 de MotoGP, elle est une cristallisation de toutes les technologies de pointe du légendaire constructeur de motos Honda et relève un excitant nouveau défi pour la lignée des Fireblade.

A 《グランプリレッド》
Grand Prix Red



B 《マットパールモリオンブラック》
Matte Pearl Morion Black



BACKGROUND INFORMATION