

Come ride with us.  **HONDA**

NEW CBR400 RR



感能源

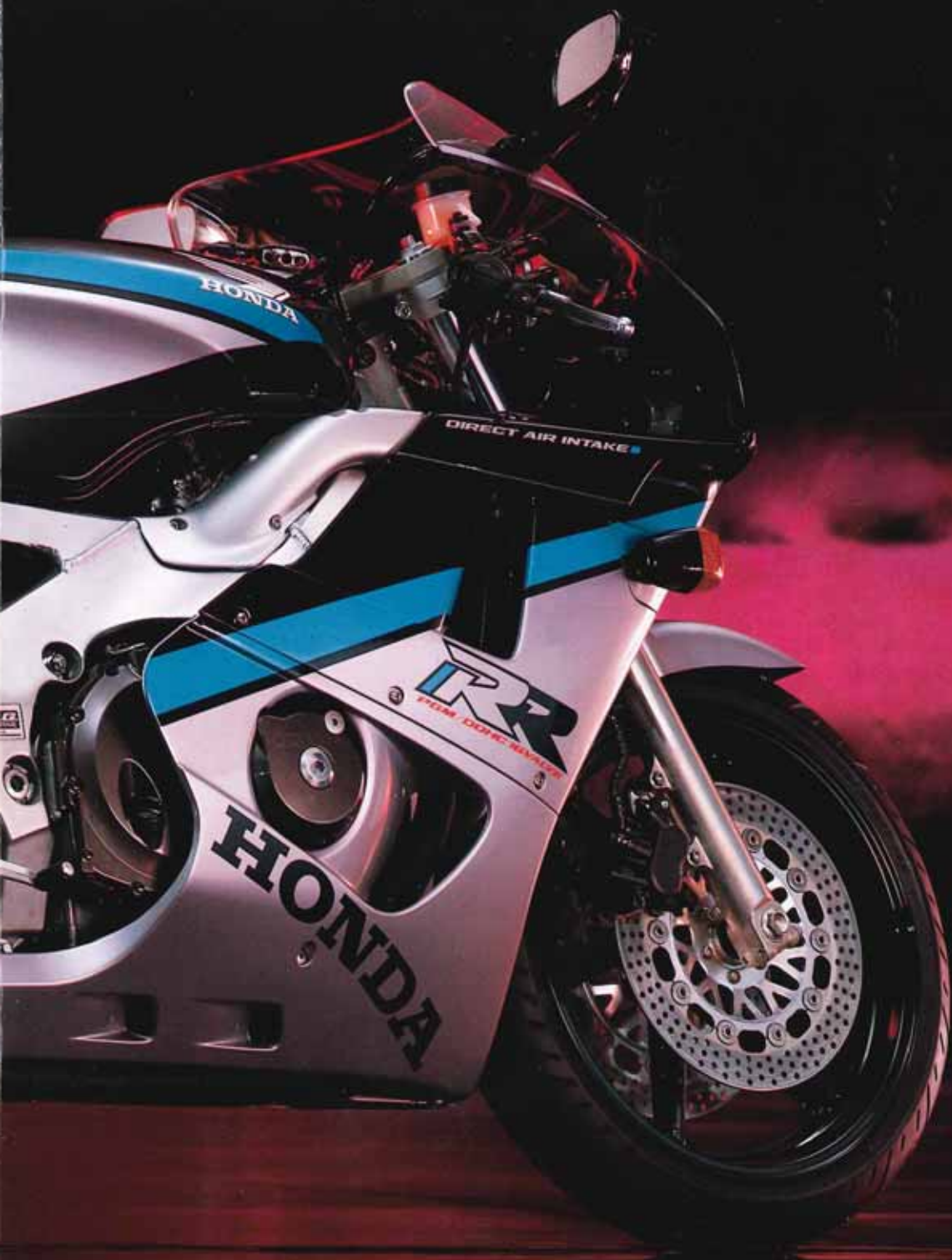
RR

人に感応する走りの才能“ダブルアール”

スポーツライディング。それは、単に速く走ることのみが目的ではない。
マシンをカラダの一部のようにあやつることの愉しさ、
人とマシンとが一体になることの快感の追求である。
新しい“ダブルアール”は、乗る者の五感はもちろん第六感をも触発してくる。
純粋に走りの官能を体感させてくれる。
そのパワーユニット、シャシー、各部の単体すべてが有機的に作用し、
人の感性に共鳴してくる高性能となった。
感能源RR。それは、走りの才能にみちた生命体であるといえよう。
いま、ほんとうのスーパースポーツをあやつる喜びを、
すべてのライダーたちに捧げたい。







ライダーの皆様へ CBR400RRをより快適に楽しくお乗りいただくために、ホンダ スポーツライディングスクールにお入りいただくことをお奨めいたします。マシンのコントロールの難しさと自分の能力の限界を知っていただくためのスクールです。ホンダはライダーの皆様に楽しみながら、安全マインドを身につけていただきたいと考えています。詳しくはお近くのホンダ販売店へ。

CBの血統を受け継ぐ、 スーパースポーツの進化形。

'90年へ向け「ダブルアール」は「高次元ヒューマンフィッティング」をテーマに
開発をおこなってきた。数値や言葉だけでは、決して伝えきることのできないニュアンスやフィーリングの世界、
ライダーがマシンを操縦することの感動を大切にしている。ただ高性能だけに終わることのない、独自のキャラクターの確立。
いまCBR400RRはマシンを超え、直4ヒューマノイドへと進化した。
新たなストリートシーンは「ダブルアール」が加速する。



一の確立。

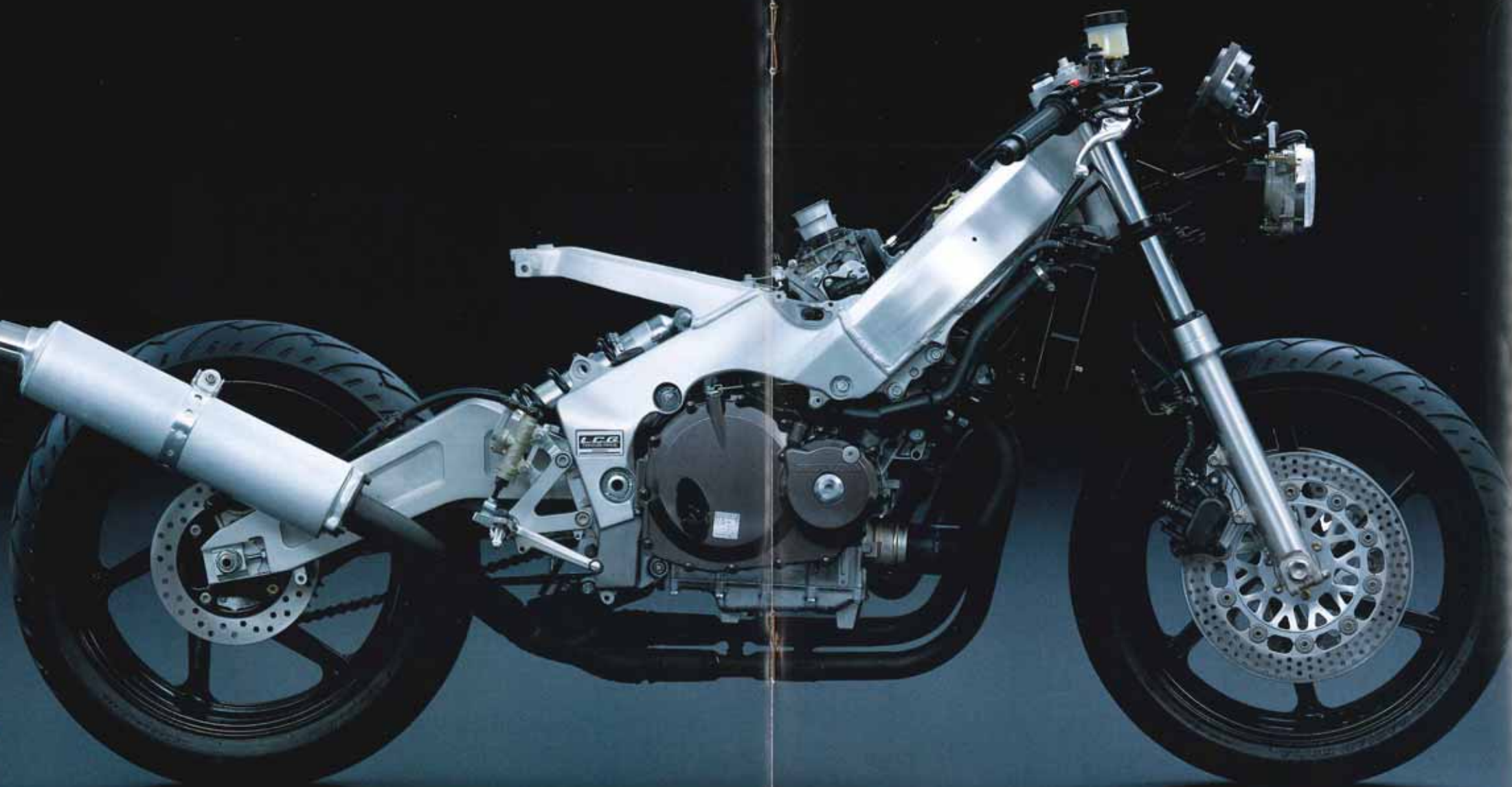




■ スーパースポーツの正統CBR400RR。骨格、筋肉、心臓、すべてに熱い意志がある。



熱い意志がある。





■新設計となった直4パワーユニット。他を圧倒するスポーツのパワーが沸き起こる。

POWER UNIT CONCEPT

スポーツマシンを語るうえで、そのパワーユニットの性格は当然のように大きなウェイトを占めてくる。極端なまでにパワーバンドの少ないピーキーなエンジンが、スポーティだといわれた時代もあった。いまでは、低回転から高回転までストレスなく上昇していき、どの回転域からでもダイレクトに反応する、ピックアップのいい豊かなパワーバンドが求められている。またスポーツライディングではただ単に速いだけではなく、いかに速いのか論点となる。なによりも乗る者の感覚を基準とした「速さの質」の味わいが大切なのだ。そこでスーパースポーツのなかでも、走りの頂点を極める“ダブルアール”のパワーユニットとは一体どういうものでなければならないか。

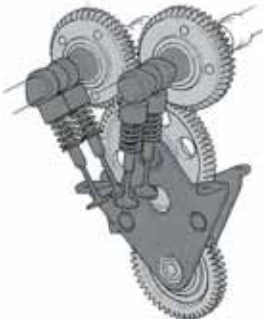
- ①軽量・コンパクトであること(マスの集中化)。
- ②人の感性に応える絶妙のパワーフィールであること(リアルレスポンス)。

これらの内容を高次元で達成するため、“ダブルアール”の心臓部に搭載された直4パワーユニットは、次代の「ヨンビヤク直4」の指標となるべく、すべてを新設計とした。

DOHC CAMGEARTRAIN

“ダブルアール”のパワーユニットは、水冷DOHC4バルブ直列4気筒。最高出力は、従来タイプより500rpm高い回転数の13,000rpmで59PSを発生。最大トルクは、4.0kgm/10,000rpmとなっている。この高いパフォーマンスをストレスなく発揮させるため、カムシャフトの駆動を、クランクシャフトから2枚の歯車の組み合わせによりおこなうカムギアトレインを搭載。さらにバックラッシュ防止のために

セラシ機構(メイン&サブギアの2枚を重ね合わせスプリングの力で回転方向にズレを与えたものを1枚のギアとして機能させたもの)を施し、メカニカルノイズを抑えている。また2本のカムシャフトがダイレクトに16本のバルブを開閉させる直動式バルブを採用。これら一連のバルブ駆動機構により、徹底的なフリクションロスの低減と高回転域での正確なバルブタイミングを実現。



NEW SLANT CV CARBURETOR



新設計となったパワーユニットのためにニュースラントCVキャブレターを開発。従来、丸型であったバキュームピストンからT型のバキュームピストンへと変更している。これにより、吸入効率が上がったほか、スロットルワークへの応答性が向上。低・中速域のトルクアップと俊敏なレスポンスを誇る出力特性を獲得した。

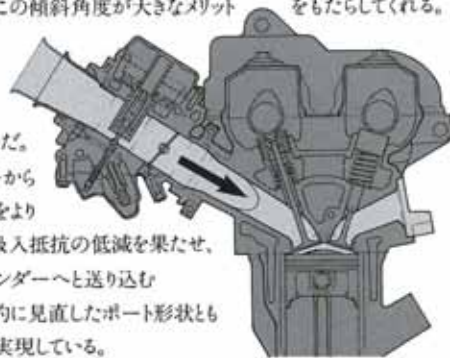
PGM IGNITION



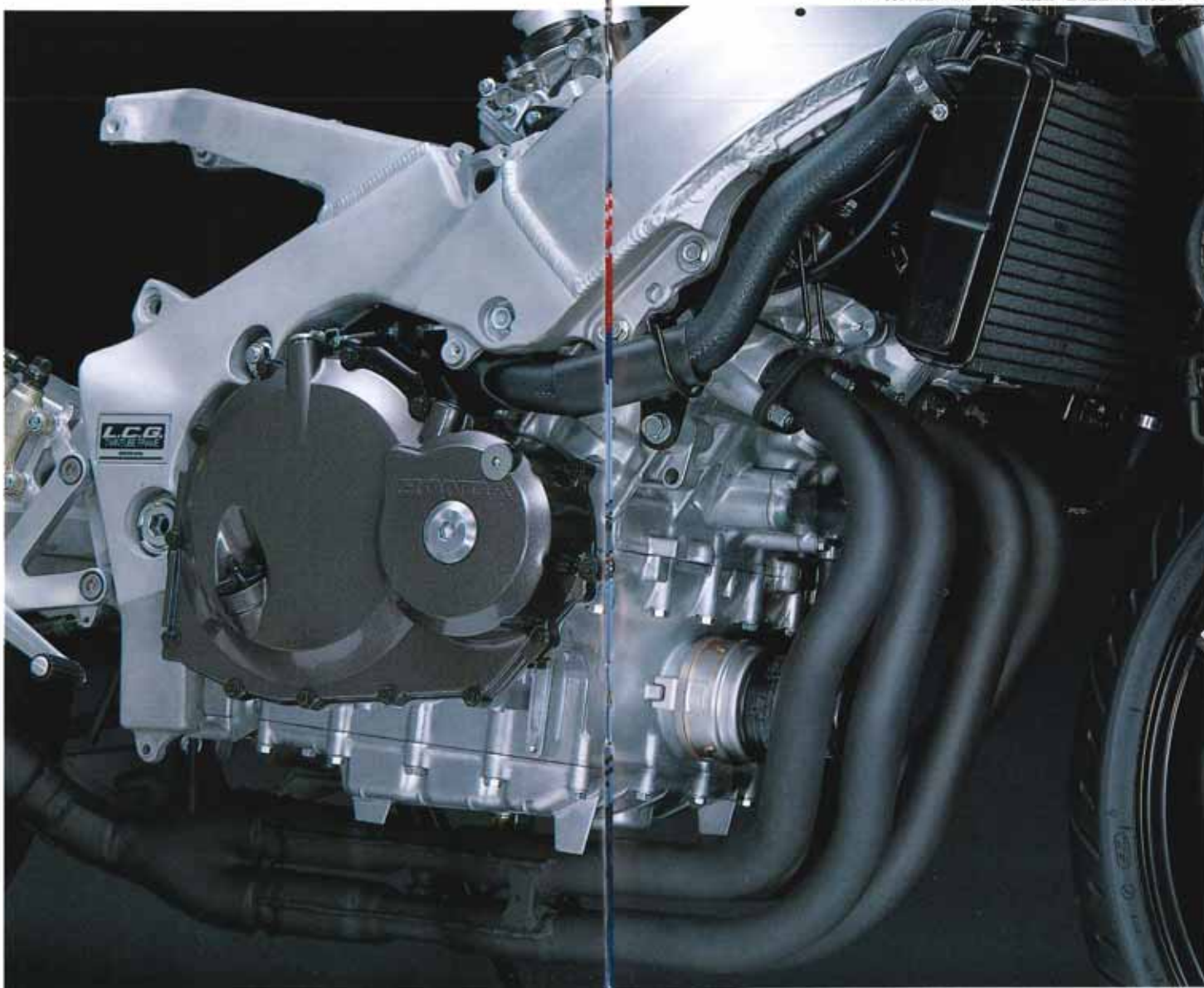
より人間の感覚に応えるパワーユニットを目指して、点火系はPGM制御とした。これはエンジン回転数だけではなく、キャブレターに設置したセンサーがスロットルの開度を検知して、点火時期を最適なものに調整してくれるコンピュータ制御機構である。フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークをも的確に判断し、俊敏にレスポンスするスロットルリニアリティを実現。直4パワーユニットの知能化を推し進めた。

STRAIGHT INTAKE

吸・排気効率の一層の向上を目指して、パワーユニットの傾斜角度を35°に設定。とくに吸気側においては、この傾斜角度が大きなメリットをもたらしてくれる。キャブレターの取り付け角度を吸気ポートに対して、真っすぐにした位置でセットできるのだ。これにより、エアクリナーから燃焼室に至る吸気経路をより一直線としている。つまり吸入抵抗の低減を果たせ、混合気をスムーズにシリンダーへと送り込むことができる。また、全面的に見直したポート形状とも相まり、高い充填効率を実現している。



※この写真は撮影のため、ハーネスの固定と、一部の部品の取り外しをしています。



NEW TYPE PISTON



パワーユニットの内部で常に高回転、高圧、高熱にさらされるピストンは、多くの過酷な要件を強いられる。その高性能パワーユニットのピストンの条件とは、まず軽量、高剛性であること。放熱性、気密性、耐磨耗性が良いこと。摺動抵抗や熱変形が少ないことなどが挙げられる。

新たに採用されたニュータイプのピストンは、これらの条件すべてを高水準でクリア。ピストンピンも含め、従来タイプより、約5%の軽量化を果たした。フリクションロスの低減、レスポンスの向上などを図っている。

DIRECT AIR INTAKE

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのが、このダイレクト・エア・インタークである。カウル横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率はとても大きく、前面からマシンが受ける走行風の約40%にものぼる。そこで取り入れた空気の通路を3方向に分岐させた。



- ①燃料の冷却と燃焼のための新気を供給。
- ②キャブの冷却に貢献。
- ③カウル内の排気をおこない、ライダーの快適性を向上。

※この写真は多量露光撮影したものです。

RADIATOR



高回転、高性能の追求は、いわば熱との格闘であるといえよう。“ダブルアール”では放熱効果の高いラウンド型ラジエターを採用。パワーユニットの熱を効率よく放熱させ、安定した性能を発揮させることに貢献している。

※この写真は撮影のため、一部の部品の取り外しをしています。

※この写真は撮影のため、一部の部品を取り外しをしています。



NEW TYPE PISTON



パワーユニットの内部で常に高回転、高圧、高熱にさらされるピストンは、多くの過酷な要件を強いられる。その高性能パワーユニットのピストンの条件とは、まず軽量、高剛性であること。放熱性、気密性、耐摩耗性が良いこと。摺動抵抗や熱変形が少ないことなどが挙げられる。

新たに採用されたニュータイプのピストンは、

これらの条件すべてを高水準でクリア。ピストンピンも含め、従来タイプより、約5%の軽量化を果たした。フリクションロスの低減、レスポンスの向上などを図っている。

DIRECT AIR INTAKE

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのが、このダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率はとても大きく、前面からマシンが受ける走行風の約40%にもなる。そこで取り入れた空気の通路を3方向に分岐させた。



- ①燃料の冷却と燃焼のための新気を供給。
- ②キャブの冷却に貢献。
- ③カウル内の排気をおこないライダーの快適性を向上。

※この写真は多量露光撮影したものです。

RADIATOR



高回転、高性能の追求は、いわば熱との格闘であるといえよう。“ダブルアール”では放熱効果の高いラウンド型ラジエターを採用。

パワーユニットの熱を効率よく放熱させ、安定した性能を発揮させることに貢献している。

※この写真は撮影のため、一部の部品を取り外しをしています。

OIL COOLER



※この写真は撮影のため、一部の部品を取り外しをしています。

さらなる冷却効果を求めて、小型高効率の水冷式オイルクーラーシステムを搭載。熱せられたオイルが還流するオイルフィルターカートリッジを専用の水冷式クーラーに取り付けた。二輪車ではホンダ独自の画期的なシステムである。

EXHAUST SYSTEM

パワーユニットの性格を決定する重要なパーツのひとつにエキゾーストパイプがある。この4ストロークのパワーユニットでは、燃焼ガスは、シリンダーや燃焼室、およびエキゾーストパイプ内に残留することなく、すみやかに排出されなければならない。“ダブルアール”では、#1-#4、#2-#3シリンダーを先に集合させた4-2-1タイプを選定。エキゾーストの取り回しも、よりストレート化した排気抵抗の少ないものとなっている。爽快でクリアなサウンドのために2本に集合したエキゾーストの間に連結パイプで結合するほか、サイレンサーへと向かうパイプの途中に



グラスワールを挿入している。徹底的に計算しつくした排気脈動効果によるハイパワーと、官能サウンドを実現した。

IMPROVED

パワーユニットでは新設計に伴いそのほかの部品においても、さまざまな改良がおこなわれている。より一層の軽量、コンパクト、高剛性化のために、アッパーケースとシリンダーを一体化。同時にメインシャフトの取り付け位置の変更により、クラッチ関係を小型、軽量化した。高効率の追求のためにはポート形状を見直し、吸・排気抵抗を減少させた。フィーリングの分野では、シフトのタッチをより節度あるものとしたクロウ式チェンジ機構を採用。スポーツライディングでのダイレクト感覚を高めている。

■運動神経を磨きぬいたシャシー。いまマシンとライダーはひとつの生命体になる。

CHASSIS CONCEPT

新設計のパワーユニットでは、高効率、軽量、コンパクトを实践。

ライダーにその高性能を存分に体感してもらうためにも、フレーム、足回りともに高水準に仕上がっていなければならない。

まずマシン設計の目標を「より小さく、より軽く、より低く」と掲げ、スポーツライディングにおける最適なディメンションを追求。

マシンの各パーツをレイアウトしていく過程においても「マスの集中化」を考慮していた。モーターサイクルとはバランスの乗り物である。

各部単体の高性能化はもちろんだが、相互のバランスがその性格を大きく決定づける。

L.C.G. TWINTUBE FRAME

コンピュータ解析で得たデータをもとに開発した「ダブルアール」の新しい骨格。このフレームには、しなやかでキレのある乗り味を求めた。

その鍵は、フレームの横剛性とねじれ剛性、相互のバランスにある。

横剛性をかせぐためには、単純にフレームの横断面を広くすればいいのだが、同時にねじれ剛性も上がってくる。このねじれ剛性はコーナリング中、路面からの突き上げなどの衝撃吸収に対処するため、ある一定のレベル以上の剛性はかえって邪魔なものとなる。そこでL.C.G. ツインチューブフレームでは、幅広のメインチューブがパワーユニットをダイレクトにホールドすることで横剛性を上げた。この小型、軽量のパワーユニットのフレームに対するメリットは大きく、ねじれ剛性の適正化を促すとともに、フレーム自体の低重心化が図れ、マスの集中化にも貢献している。また、ニーグリップ部をタイトにした独特の形状をとるなど、スポーツマシンのフレームとしての様々な要求に、高次元で応えた骨格となっている。



SUSPENSION

「ダブルアール」で実現した理想の運動性能を、わたしたちは

「ダイレクトレスポンス・ハンドリング」と名づけた。まずはそのアライメントを検証していこう。キャスト角は24°30'と設定し従来タイプより45'起こした。

それにとりまいたレールも91mmとなり4mm短縮。ホイールベースも従来より

15mm短縮し、1,365mmとした。ステアリングヘッドの位置も低く設定してある。

これらの基本的なレイアウトを算出した後は、クッションユニット等の性能がハンドリング特性を決める。フロントフォークには大径φ41mmの

プリロードアジャスター付きの位置依存式RTFVⅢダンパーを採用。

この位置依存式RTFVⅢダンパーは、通常の走行時には低い減衰力で快適な乗り心地を実現し、コーナリングなどでひとたび強いGが

かかったときには、高い減衰力を発揮してくれる。

つまり、快適性と操縦性の向上という相反する要素の両立を高次元で達成した

ダンパーユニットなのである。リアでは定評のプロリンクサスペンションと

無段階式のダンピングフォースアジャスターを備えたCIVSⅢダンパーが、

安定したリアタイヤのトラクション発揮に貢献。さらに高剛性、軽量化を達成した、

3ピース構造のキヤステックガルアームを新採用。エキゾバイをよりストレートに

できるほか、重心位置付近にレイアウトでき、マスの集中化にも貢献。

広範囲な使用条件に応える、逞しい足回りを誇っている。

BRAKES



ライダーがマシンの性能を十分堪能するには、パワーユニットの出力と同等以上の

ストッピングパワーがなければならない。

ブレーキはフロントに、大径φ296mmの

油圧式ディスクをダブルで

フローティングマウントしている。

またリアには油圧式ディスクブレーキを配備した。

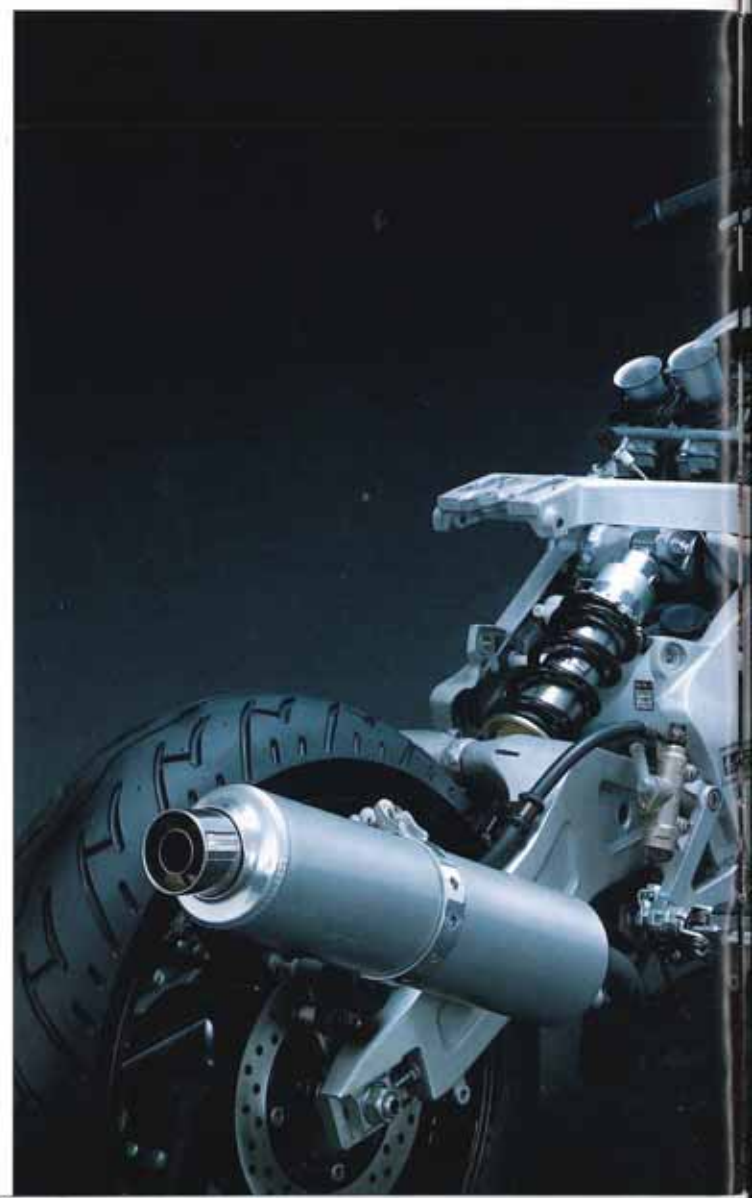
とくにフロントには焼結パッドとよばれる

特殊な合金製のものを使用し、高い制動力と

絶妙なコントロールバリエーションを達成。

ライダーの感性に応えた、

フィードバックのよいタッチを誇るブレーキシステムだ。



※この写真は撮影のため、ハーネスの固定と、一部の部品を取り外しをしています。

TIRE & WHEEL



フロントには120/60R17 55H、リアには150/60R17 66Hのラジアルタイヤを使用。ホイールはアルミ製の軽量6本スポークを前後に装着。とくにリアは17インチへと小径化。これによりマスの集中化と路面追従性が向上。軽快性をスポイルするホイール・ジャイロを抑え、ダイレクトレスポンス・ハンドリングを実践した。

MUFFLER



軽量のアルミサイレンサーを装着。よりストレート化したエキパイとともに、マスの集中化へ貢献している。抑制の効いたサウンドながらエキサイティングなインラインフォアの音色を醸し出してくれる。

ACCESS ZONE

シンプルに機能に徹したメーター類。フロントホイール部分からケーブルを無くしたカウンターシャフト検知方式のスピードメーターを採用。ライダーへ刻一刻と変化していくマシンの走行状況を的確に知らせてくれる。



※この写真は撮影のため、ハーネスの変更と、一部の部品を取り外しをしています。



TIRE & WHEEL



フロントには120/60R17 55H、リアには150/60R17 66Hのラジアルタイヤを使用。ホイールはアルミ製の軽量6本スポークを前後に装着。とくにリアは17インチへと小径化。これによりマスの集中化と路面追従性が向上。軽快性をスポイルするホイール・ジャイロを抑え、ダイレクトレスポンス・ハンドリングを实践した。

MUFFLER



軽量のアルミサイレンサーを装着。よりストレート化したエキパイとともに、マスの集中化へ貢献している。抑制の効いたサウンドながらエキサイティングなインラインフォアの音色を醸し出してくれる。

ACCESS ZONE

シンプルに機能に徹したメーター類。フロントホイール部分からケーブルを無くしたカウンターシャフト検知方式のスピードメーターを採用。ライダーへ刻一刻と変化していくマシンの走行状況を的確に知らせてくれる。



MASK



フロントには小径φ100mmのハロゲンヘッドライト(60/35W)をデュアルで装備している。すぐれた明澄性を発揮し夜間の走行を支える。この印象的なヘッドライトまわりが、“400ダブルアール”のアイデンティティだ。

OTHER FEATURES

- さらに力強さを増した“ダブルアール”そのボディを構成する各種装備類までもが「高次元ヒューマンヒitting」を基本にフィーチャーされた。
- ▶マシンのリアまわりの外観をすっきりさせるために、収納式のビリオンステップを採用した。折りたたんだときにはサイドグリップとなるなど実用性を配慮。
- ▶5.5ℓの大容量になったユーティリティスペース。ヒンジ開閉式タンデムシートで使い勝手も向上。実用上の利便性も十分考えあわせた。
- ▶新たにスラントノーズ化され、ぐっと低く身構えたアッパーカウル。
- ▶精悍なリアビューを彩る丸型2灯式のテールランプ。
- ▶マスターシリンダー別体式のフロントブレーキ。
- ▶ジャストサイズを選べる、握り幅調整機構のついたフロントブレーキレバー。
- ▶低く内側に絞り込んだジュラルミン鍛造セパレートハンドル。
- ▶操作性を向上させた同軸ペダル&ステップまわり。
- ▶被視認性を高めた大型タイプの新形状ウィンカーを装備。
- ▶フラッシュサーフェス化されたヒンジ付きのフューエルキャップ。
- ▶しっとりとした質感を醸し出す厚塗膜UVクリア塗装フューエルタンク。
- ▶低・中速トルクアップに貢献する#2、#3を長くした不等長エファンネル。
- ▶軽量、樹脂製のエアロ・リアフェンダー。
- ▶樹脂製のステップガードを新たに採用。



※この写真は多重露光撮影したものです。



※この写真は多重露光撮影したものです。

NEW CBR400RR

■グラニットブルーメタリック×ワンダーライツシルバーメタリック



■ファイティングレッド×パールクリスタルホワイト



SPECIFICATIONS

型式	NC29
全長 (mm)	1,990
全幅 (mm)	0,670
全高 (mm)	1,080
軸距 (mm)	1,365
最低地上高 (mm)	0,125
シート高 (mm)	0,750
車両重量 (kg)	179
乾燥重量 (kg)	162
乗車定員 (人)	2
燃費 (km/l)	35.0 (60km/h 定常走行時)
最小回転半径 (m)	3.0
エンジン型式	NC23E・水冷4サイクルDOHC4バルブ4気筒
総排気量 (cc)	398

内径×行程 (mm)	55.0×42.0
圧縮比	11.3
最高出力 (PS/rpm)	55/13,000
最大トルク (kgm/rpm)	4.0/10,000
キャブレター型式	VP81
駆動方式	セルフ
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火
潤滑方式	圧油噴射装置式
潤滑油容量 (l)	3.8
燃料タンク容量 (l)	15
クラッチ形式	逆式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式5段シフト
減速比 (1次/2次)	2.117/2.600
ギヤーステップ (度)	24°/32°

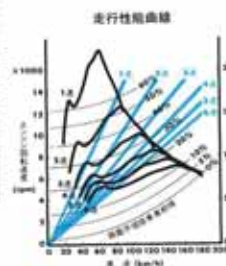
変速比	1速	3.307
	2速	2.352
	3速	1.875
	4速	1.590
	5速	1.434
	6速	1.318
トレール (mm)		91
タイヤサイズ	前	120/60R17 55H
	後	150/60R17 66H
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク
	後	油圧式ディスク
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム(プロリンク)式
フレーム形式		バットボーン

■道路運送車両法による型式指定申請書数値 ■製造事業者/本田技研工業株式会社

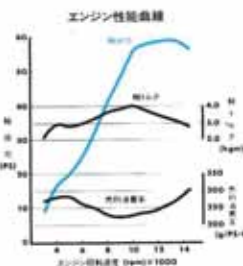
●定地価は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。
 ※価格は保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。※速度警告灯設置車もタイプ設定してあります。(10,000円高)
 ※本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。※PRO-LINKは、本田技研工業株式会社の登録商標です。※ガールームは本田技研工業株式会社の登録商標です。

メーカー希望小売価格 ¥699,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

DRIVING PERFORMANCE CURVE



ENGINE PERFORMANCE CURVE



We Like Bikes. バイクが好きだから、セーフティライド。

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。 ●点検整備を忘れずに行ないましょう。 ●安全のため改造はやめましょう。 ●心にゆとりをもてるスピードで走りましょう。 ●カーブ・交差点ではスピードをひかえめに。 ●追越しは余裕をもって。 ●よく見る、見られるため、昼間でもヘッドライト点灯走行を。

●バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

ライディングに求められる服装は、まず機能に徹していることです。道路上でよく目立ち、身体にフィットした長袖、長ズボンで、運転しやすく動きやすいものを選びください。ヘルメットのおこひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

●愉快なバイクライフに1枚。いつでもどこでも使えるH・A・R・Tメンバーズカードがお役に立ちます。

バイクに乗るたび、きつと新しい楽しさを感じられる。H・A・R・Tは、バイクライフを心からエンジョイしたい人のために、特典やイベントをいろいろと用意したホンダのライダーズクラブです。DC/VISA、ユースホステルとのジョイントで使いみちもアップ。いつでもどこでも使えるようになったH・A・R・Tメンバーズカード。これ1枚で、キミのバイクライフはグッと充実。お申し込み、お問い合わせはお近くのH・A・R・T加盟ホンダ二輪販売店へどうぞ。

●HMS (ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で確かな技術と安全運転の知識を習得しませんか。

ライディングの基本マナーを徹底的に身につけ、さらに上のクラスの二輪車をめざしたい...そんなライダーのために交通教育センター(レインボー)横浜と、交通教育センター(レインボー)浜松、鈴鹿サーキット交通教育センター、交通教育センター(福岡)にHMSがあります。ここでは経験豊かな専門のインストラクターが確かな技術と安全運転の知識を納得のいくまで指導いたします。お申し込み、お問い合わせはお近くのホンダ二輪販売店へどうぞ。

●バイクの「ライディング・アドバイザー」があなたの近くにいます。

ホンダ安全運転普及指導員はバイクを安全、快適にお乗りいただくためのセーフティアドバイスや運転技術をお教える、バイクの「ライディング・アドバイザー」です。バイクに関することなら何でもご相談ください。あなたのお近くのホンダ二輪販売店で、ホンダ安全運転普及指導員がお待ちしています。

●より楽しく安全なバイクライフのために、ホンダでは「HSR (ホンダ・セーフティ & ライディング) プラザ」づくりを全国にすすめています。

実践的カリキュラムで、しっかりしたライディングテクニックと安全の知識が身につくスポーツライディング・スクールをはじめ、話題のニューマシンの展示試乗会やバイクを使っている遊びなど、イベントがどさの「HSRプラザ」。さらにはコースの個人使用もOK。ここはバイク好きなキミたちのための気楽な広場です。いま「HSRプラザ」は東京、大阪をはじめ、全国各地にその輪をのびのびと広がっています。参加のお問い合わせ、お申し込みは「HSRプラザ」所在地のホンダ二輪販売店へどうぞ。



「もっと楽しく、安全なライディング」ホンダは実践します。



●ホンダ・セーフティ・ライディング・アドバイス

ホンダでは、ただいまスポーツバイクをお買い上げの皆様へ「セーフティ・ライディング・アドバイス」を実施中。キミもトライしてみませんか。



●ホンダ・スポーツ・ライディング・スクール

ガードナーをはじめとするトップライダーの指導のもとに

カリキュラムが作成された「スポーツ・ライディング・スクール」。“急加速からのフルブレーキング”など、順に覚えるあるライダーに十分に手応えある実践的内容です。全国で開催していますので、ふるってご参加ください。



お求めやすく便利に

《ホンダクレジット》をご利用ください。



わずかな現金とかんたんな手続きで、ホンダのバイクがあなたの手に入る。

ホンダカード

ホンダカードをおもにもなる。キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額10万円(利用限度額)までご利用になれます。また、簡単な手続きで分割払いもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせて155万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。

●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。



●バイクは昼間もライトオン!

- ①昼間のライトオンはロービームでね!
- ②「バッテリー」チェックはこまめにしようね!

HONDA

本田技研工業株式会社
 〒167 東京都港区新青森2-1-1 電話(432)1111
 ※本カタログの内容は1990年2月現在のものです。

静かにやさしく、いい運転 ●やめよう、マフラーの不正改造! ●いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし! マフラーの芯をいれたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと。みんなに迷惑をかけてしまいます。

CBR400RR

ACCESSORIES 新登場

RHEOS

■規格/JIS C種、MFJ公認、SNELL'85■内装/吸汗性、フィット性に優れたトリコットメッシュ■シールドカバー/剛性を考慮したスクリュ-2本支持方式■シールド/キズにつきにくいポリカーボネイトハードコート仕上げ、広い視野を確保する3次元曲面、高い強度の2mm厚シールド■フルベントレーションシステム■信頼の25mm幅アゴひも■サイズ/M、L、XL(RR101シャスターホワイトのみS、M、L、XL)■ノーズカバー標準装備(RR101、RR102特記)



RR101 ¥33,900

●カラー：ブラック、シャスターホワイト

RR102 ¥34,900

●カラー：ミディアムグレーメタリック

RR103 ¥39,000

●カラー：トリコロール、ミディアム

RR104 ¥39,000

●カラー：ブラック

RR301 ¥39,000

●カラー：ブラック

極めるために、こだわる。

走りのための、仲間たち。



メンテナンススタンド

¥7,200 08163-KV310
クイック＆スムーズにマシンをソフトアップ。そうじやチューン調整などメンテナンスに威力を発揮。付属のシャフトを使うとマシンをよりいっそう安定させられます。



フェアリングプロテクターセット

¥1,800 (8個セット) 08144-MR800
カウルの損傷を軽減します。シールドタイプで取り付けカンタン。スバルタンなイメージです。



タンクパッドⅡ

¥1,500 08P61-KAZ-010 (取付時間:1H)
ファスナーなどによるタンクの保護を軽減します。また、切り離しても使えるので応用がききます。

タンクパッド

¥2,500 08712-KV300 (取付時間:1H)
ニードリフを的確にフォローするラバー製タンクパッド。

スポンサーステッカーⅠ

¥3,000 08309-KV300
サーキットを駆けるワークスマシンのイメージそのままに、カウルを彩るスポンサーステッカー。(11種×2)



プロテクターシール

¥1,300 08309-KAF00
ネットバンド(別売り)などの接触によるカウルの損傷を防ぎます。航空機のコーションデザインをイメージした透明素材のステッカー。



ステッカーキット

¥1,000 08309-KV320
自分のネームや血潮型をアルファベットで入れる。国籍マークを貼る。気分はワークスレーサー。



CBR400RRアクセサリー装着車

