



Why? Because it matters

This is why we race.

Why we've always raced, and it is feedback from HRC and our riders that's produced the new CBR1000RR-R Fireblade SP. It's got more mid-range from intake and cylinder head upgrades, with revised gearbox ratios for incredible drive out of corners. We've maintained peak power, with improved response from Two Motor Throttle By Wire control that makes every rpm count – and puts pinpoint throttle precision in your right hand.

Weight savings and a finely rebalanced chassis rigidity boost handling and grip feel. Updated fairing winglets maintain downforce with less steering effort at speed and, whether you're running through bends on a winding road or hitting apexes lap after lap, the new riding position opens up total freedom of control.

Made to race? No, born to race.



لماذا؟ لأنه أمر مهم

وهو الدافع وراء مشاركتنا في السباقات.

إن تاريخنا وشغفنا بالسباقات دائمًا كان دائمًا دافعنا إلى التحسين والتطوير المستمر، وكانت الملاحظات التي تصلنا من كل من شركة هوندا ريسينغ كورپوريشن (HRC) ومتسابقها مفيدة في تحسين وتطوير دراجة CBR1000RR-R Fireblade SP الجديدة. خضعت الدراجة النارية للمزيد من التعزيز في دورات المحرك المتوسطة، وذلك بفضل التحسينات في مدخل الهواء ورأس الأسطوانة، كما تم تعديل نسب علب التروس لتحسين الأداء؛ مما أدى إلى تسارع أكثر سلاسة وسرعة عند الانطلاق من المنعطقات. لا تزال الدراجة النارية تحتفظ بأقصى طاقة خرج لها مع تحسين استجابة دواسة الوقود؛ ذلك أن نظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) الذي يستخدم موتورين منفصلين يعمل على تحسين طريقة تفاعل دواسة الوقود في الدراجة مع مدخلات الراكب؛ مما يضمن استخدام كل جزء من قوة المحرك بشكل فعال.

تم تصنيع الدراجة النارية لتكون أخف وزناً، وجرى ضبط الشاسيه بدقة لتحسين صلابته، ومن ثم تحسين قدرة الدراجة على المناورة، وجعلها أكثر رشاقة واستجابة، وتعزيز الشعور بالتحكم والجر. كما تتميز الدراجة بجنيحات انسيابية مُعدلة تساعد في الحفاظ على مستويات الثبات بأقل جهد ممكن عند القيادة بسرعات عالية، سواء أثناء التنقل على الطرق المتعرجة أو التسابق على حلبات السباق. إضافة إلى ذلك، يوفر وضع القيادة الجديد للراكب تحكماً أفضل؛ مما يجعل التجربة الإجمالية أكثر راحة وسهولة في التحكم.

هل صُممت الدراجة لتلائم السباقات؟ لا، بل وُلدت من روح السباق لتبدع على الطريق.



Born to race

The ability to push, hard, out of corners.

That's what our racers always want more of. So, HRC and our development engineers have gone through the 1,000cc, inline four-cylinder semi-cam engine from intake to exhaust.

Compression ratio is up to 13.6:1 alongside revised ports, valve timing and springs. The crankshaft and titanium conrods are lighter, reducing spinning inertia. And every gear ratio is shorter, boosting acceleration with the throttle precision that unique separate control Two Motor Throttle By Wire (TBW) ensures.

A first for Honda mass production, Two Motor TBW delivers separate control for each pair of cylinders, for much smoother response and improved engine braking performance. We've increased the Akrapovič Titanium muffler volume by 1 L and reduced overall noise output by 5 dB. And the exhaust note is now tuned to rise linearly – and evocatively – with engine rpm.

The numbers are impressive. 160 kW power and 113 Nm torque. But it's the way this engine now drives relentlessly – yet so smoothly, controllably – through the mid-range all the way to the redline, with such an increase in fighting power, that's so exhilarating.



وُلدت من روح السباق لتبدع على الطريق.

القدرة على التسارع والمناورة عند الانطلاق من المنعطفات

إنها المميزات التي يسعى متسابقونا لتوفرها في دراجاتهم؛ ولذا قامت شركة هوندا ريسينغ كورپوريشن (HRC) ومهندسو التطوير لديها بفحص كل جانب من جوانب المحرك شبه كامة (semi-cam) الرباعي الأسطوانات سعة 1000 سم مكعب، والعمل عليه بدقة متناهية - من مدخل الهواء إلى العادم.

تصل نسبة ضغط المحرك إلى 13.6:1، ويتميز بمنافذ وتوقيت صمام ونوابض محدثة. تم تصنيع العمود المرفقي وقضبان التوصيل المصنوعة من التيتانيوم في المحرك لتكون أخف وزناً مما يُقلل من القصور الذاتي الدوراني. يتمتع المُحرك بنسب تروس مصممة لتكون أقصر؛ مما يساعد في تعزيز التسارع، كما أن نظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) يستخدم موتورين منفصلين للتحكم بدقة في دواسة الوقود؛ مما يضمن توصيل الطاقة بسلسلة ودقة.

لأول مرة في الدراجات النارية التي تنتجها شركة هوندا بكميات كبيرة، تقوم الشركة باستخدام نظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) الذي يستخدم موتورين منفصلين، حيث يوفر هذا النظام تحكماً مستقلاً لكل زوج من الأسطوانات في المحرك؛ مما يؤدي إلى استجابة أكثر سلاسة للخانق وتحسين أداء كبح المحرك. تم زيادة حجم كاتم صوت أكرابوفيتش تيتانيوم (Akrapovič Titanium) بمقدار لتر واحد، وإلى جانب ذلك تم تقليل إجمالي الضوضاء بمقدار 5 ديسيبل؛ مما يجعل الدراجة أكثر هدوءًا. وتم كذلك تعديل صوت العادم بحيث يتغير بسلسلة ويصبح أكثر إثارة مع زيادة سرعة المحرك (زيادة عدد الدورات في الدقيقة)؛ مما يُضفي شعوراً مميزاً على صوت مخرج العادم.

بالحديث عن الأرقام فهي مُذهلة حقًا؛ إذ يقدم المحرك أداةً قويًا، حيث تبلغ قوته 160 كيلوواط ويوفر عزم دوران قدره 113 نيوتن متر. مع هذه الدراجة سوف تستمتع بقوة لا تليين مع سلسلة لا مثيل لها وتحكم استثنائي؛ حيث يتسارع هذا المحرك دون عناء من نطاق الطاقة المتوسط إلى أقصى سرعة للمحرك (الخط الأحمر)، وتعمل الزيادة القوية في مستوى طاقة المُحرك على توفير تجربة قيادة مثيرة وممتعة دون التقليل من مستويات التحكم الدقيقة.

The real style of speed

Make faster, easier.

An extremely compact frame and engine equals a small frontal area – with MotoGP-specification ram-air duct feeding directly through the headstock – that slices cleanly through the air. The low-set fuel tank has been reshaped for improved knee grip while cornering. It also carries an extra 0.4 L capacity.

New, more forward-set winglets use aerodynamic bumps to maintain downforce on the front tyre, for consistent grip and feel through every corner and reduced lift on exit but generate 10% less turning effort at speed. And the under cowl extends close to the rear tyre, forcing air downward, minimising drag in the dry and channelling water away in the wet, improving traction.

We've made a few subtle adjustments to the riding position, making it easier to move around, react, and control quickly on road or racetrack; the handlebars are 19 mm higher, the footpegs set 16 mm lower.

Through intense development of the twin-spar aluminium frame – with nearly 1 kg weight removed by internal optimisation – a new rigidity balance delivers 17% reduction in lateral stiffness and 15% less torsional stiffness, resulting in razor-sharp steering accuracy and higher mid-corner speed, which increases feedback and feel, to the absolute limit.



السرعة الحقيقية لا تعني فقط مجرد الانطلاق بسرعة،

بل تتعلق أيضًا بمدى سهولة وبساطة تحقيق هذه السرعة.

تتميز الدراجة النارية بهيكل ومحرك صغيرين للغاية؛ مما نتج عنه مساحة أمامية أصغر تقلل من مقاومة الهواء. كما أنها تتضمن قناة سحب للهواء عالية الأداء مستوحاة من تكنولوجيا النظام المستخدم في أسرع دراجات السباق في العالم MotoGP، والذي يقوم بتوجيه الهواء مباشرة عبر رأس الدراجة لتحسين أداء المحرك. لقد خضع خزان الوقود الخاص بالدراجة النارية لتعديلات؛ حيث أصبح في وضع أدنى من المعتاد، كما أعيد تصميمه لتسهيل احتضان الدراجين له بركبتهم. كما زيدت سعته الداخلية بمقدار 0.4 لتر.

تم تصميم الجُنَيْحات الجديدة -الموضوعة في مكان أبعد للأمام على الدراجة النارية- مع تنوعات ديناميكية هوائية لزيادة القوة السفلية على الإطار الأمامي؛ مما يضمن ثباتًا وتحكمًا أفضل عند المنعطفات، كما تعمل على تقليل القوة الصاعدة على الإطار الأمامي عند انطلاق الدراجة من المنعطفات مما يوفر ثباتًا أفضل. هذا، وتولد تلك الجُنَيْحات جهد دوران أقل بنسبة 10% عند السرعات العالية مما يسهل المناورة. يمتد الغطاء السفلي بالقرب من الإطار الخلفي؛ مما يوجه تدفق الهواء إلى الأسفل. يقلل هذا التصميم من مقاومة الهواء والسحب على المضامير الجافة، كما يساعد الدراجة النارية في التحرك بكفاءة أكبر. أما على المضامير الرطبة، فيعمل على توجيه المياه بعيدًا عن الإطار الخلفي مما يُحسِّن قوة الجر.

كما أن التعديلات الصغيرة على وضعية القيادة -بما في ذلك رفع المقود بمقدار 19 ملم، وخفض مساند القدمين بمقدار 16 ملم- تجعل من السهل على الراكب التحرك والتفاعل والحفاظ على السيطرة سواء كان على الطريق أو في حلبة السباق؛ مما يؤدي إلى تعزيز الراحة وتحسين القدرة على المناورة.

تم تحسين هيكل الدراجة النارية ذو العارضتين المزدوجتين والمصنوع من الألومنيوم على نطاق واسع، مما أدى إلى إزالة ما يقرب من كيلوجرام (1) واحد من الوزن، وحقق توازنًا جديدًا للصلابة مع صلابة جانبية أقل بنسبة 17% وصلابة التوائية أقل بنسبة 15%. تعمل كل هذه التعديلات على تعزيز دقة التوجيه والسرعة في المنعطفات المتوسطة، مما يوفر للراكب ردود فعل وإحساسًا مُحسَّن، ويجعل الدراجة النارية أكثر رشاقة واستجابة عند أقصى حدود أدائها.



A powerhouse of next level control

The Fireblade SP makes incredible high-rpm peak power – 160 kW @ 14,000 rpm

But fast lap times also need hard punch out of slow to medium-fast corners, so we've upped low- to mid-range muscle but much more importantly, throttle response and the way power is delivered to the rear tyre.

On the edge of adhesion, fingertip feel for grip matters. Taking the engine to the next level of control – and a first for Honda – the Throttle By Wire (TBW) is now a Two Motor system, 1 motor for cylinders 1 and 2, the other for 3 and 4. This equals finer throttle control and makes the engine much easier to control and use through the lower rpm ranges. As revs climbs, all throttle valves open together, for a smooth rush of top-end power.

The other benefit of Two Motor TBW is an engine braking boost. With the throttle fully closed cylinders 3 and 4 are open with the exhaust valve closed to increase pumping loss – and therefore engine braking – while cylinders 1 and 2 are closed, ready to open smoothly on the next acceleration.

To match the engine upgrades, revised gear ratios and Two Motor TBW, Honda Selectable Torque Control (HSTC) has been optimised with new settings to offer exactly the power, grip level and on-the-edge feedback the rider wants.



القوة المذهلة والدقة المتطورة والتحكم الهائل

تتمتع دراجة Fireblade النارية بقدرة هائلة حيث يمكن لمحركها تحقيق مستوى من القوة يبلغ 160 كيلوواط وسرعة هائلة تبلغ 14000 دورة في الدقيقة

ولتحقيق زمن لفة قياسي على مضمار السباق، يُعد التسارع القوي في المنعطفات الأبطأ والمتوسطة السرعة أمرًا ضروريًا. ولتحسين ذلك، تمت زيادة قوة الدراجة النارية في سرعات المحرك المنخفضة إلى المتوسطة. ولكن الأهم من ذلك، تم تحسين استجابة الخانق والطريقة التي يتم بها توصيل الطاقة إلى الإطار الخلفي بما يضمن تسارعًا كبيرًا وسلسلة في المنعطفات، مما يعزز الأداء العام للدراجة.

عند الوصول بالدراجة إلى أقصى مستوى من الجر يمكنها تحقيقه، يكون التحكم الدقيق والحساسية للقبضة أمرًا بالغ الأهمية. يتميز نظام Throttle By Wire (TBW) المبتكر من هوندا الآن بوجود موتورين منفصلين، حيث يتحكم أحدهما في الأسطوانتين 1 و2، ويدير الموتور الآخر الأسطوانتين 3 و4. يعزز هذا التكوين من استجابة المحرك ودقته، ويأخذ التحكم إلى مستوى أعلى من خلال توفير تعديلات أدق لتوصيل الطاقة. يتيح نظام التحكم المتقدم في دواصة الوقود إجراء تعديلات أكثر دقة على ناتج طاقة المحرك. ونتيجة لذلك، فإنه يجعل المحرك أسهل في التشغيل والاستخدام، وخاصة عند دورات منخفضة في الدقيقة. مع زيادة سرعة المحرك، تفتح جميع صمامات الخانق في الوقت نفسه؛ مما ينتج عنه اندفاع سلس وقوي للطاقة العالية.

ومن المميزات الأخرى التي يوفرها نظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) الذي يستخدم موتورين منفصلين هي تعزيز كبح المحرك، فعندما يتم إغلاق دواصة الوقود بالكامل، تظل الأسطوانتان 3 و4 مفتوحتين مع إغلاق صمام العادم، مما يخلق مقاومة متزايدة ويعزز كبح المحرك من خلال جعل المحرك يعمل بجهد أكبر لطرد الهواء. وفي الوقت نفسه، يتم إغلاق الأسطوانتين 1 و2، ويكوّنان جاهزتين للفتح بسلاسة للتسارع التالي؛ مما يوفر توصيلًا سلسًا للطاقة ويسهل التحكم عند فتح دواصة الوقود مرة أخرى.

ولاستكمال سلسلة الترقّيات التي تم إجراؤها على المحرك، بما في ذلك نسب التروس المُعدّلة ونظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) الذي يستخدم موتورين منفصلين، تم تحديث نظام التحكم في عزم الدوران القابل للتحديد من هوندا (HSTC) بإعدادات جديدة لتزويد الراكب بالقوة الدقيقة ومستوى الإمساك والتغذية الراجعة اللازمة للقيادة عند الوصول بالدراجة إلى أقصى مستوى من الجر يمكنها تحقيقه.

Advanced riding technology

So much power, with so much control.

All in your hands. A 6-Axis Inertial Measurement Unit provides accurate, real-time dynamic measurement and every ride starts with the full colour 5-inch TFT screen where you set up the Fireblade the way you want it. For precision suspension setup you can now enter your weight to get the perfect spring preload setting, front and rear and choose from the 3 default riding modes or go fully custom between 5-level Power modes, 9-level HSTC plus 3-level Engine Brake and Wheelie Control.

A 3-level Honda Electronic Steering Damper (HESD) maintains high speed stability and new, 3-level ABS Braking now includes Race mode, which turns off ABS for the rear caliper, allowing hard use of the rear brake if required. The Fireblade is also equipped with Start Mode for the perfect launch – it limits engine rpm at 6,000, 7,000, 8,000 and 9,000 rpm set points, even with a wide-open throttle.

Honda's Smart Key System operates the ignition without having to insert a key. This is both convenient in day-to-day use, and allows use of a competition-style top yoke, with optimum space for the ram air system. The Emergency Stop System (ESS) has also been added; on sudden braking the rear indicators are activated to warn road users behind.

Another new display feature to protect the engine from cold is the redline point, which slides up from 8,000 rpm only when the operating temperature is reached.



تكنولوجيا القيادة المتقدمة

قوة هائلة وتحكم مثالي

بسهولة منقطة النظير تم تجهيز الدراجة النارية بوحدة قياس بالقصور الذاتي (6) سداسية المحاور توفر قياساً دقيقاً في الوقت الفعلي للحركات الديناميكية للدراجة، كما تتيح لك القدرة على تخصيص أداء الدراجة ومميزاتها لتناسب أسلوبك في القيادة واحتياجاتك عن طريق شاشة TFT ملونة بالكامل مقاس 5 بوصات، لتكون كل رحلة كما تريدها تمامًا. وهذا ليس كل شيء، حيث يمكنك الآن إدخال بيانات وزنك في نظام الدراجة النارية لتحقيق إعداد التخميل المسبق المثالي للزنبك لكل من التعليق الأمامي والخلفي؛ مما يضمن قيادة أكثر دقة وتفصيلاً، إضافة إلى ذلك، يمكنك الاختيار من بين ثلاثة أوضاع للقيادة الافتراضية أو تخصيص تجربة القيادة الخاصة بك من خلال (5) خمسة مستويات من أوضاع الطاقة، و(9) تسعة مستويات من التحكم في عزم الدوران القابل للتحديد من هوندا (HSTC)، و(3) ثلاثة مستويات لكل من مكابح المحرك والتحكم في العجلات.

يعمل نظام امتصاص الصدمات الإلكتروني الثلاثي المستويات من هوندا (HESD) على تعزيز الاستقرار عند السرعات العالية من خلال ضبط مقاومة التوجيه ديناميكيًا لمنع الاهتزازات، وبات نظام المكابح المانعة للانغلاق (3) (ABS) الثلاثي المستويات يحتوي أيضًا على وضع السباق (Race) الذي يعطل نظام ABS للفرجار الخلفي، مما يمنح الدراجين مزيدًا من التحكم في المكابح الخلفية أثناء سيناريوهات القيادة القوية. تم تصميم الدراجة النارية بوضع يساعد في تحقيق تسارع مثالي من وضع السكون. ففي هذا الوضع، يمكن تقييد دورات المحرك في الدقيقة عند نقاط ضبط محددة (6000 أو 7000 أو 8000 أو 9000 دورة في الدقيقة، حتى إذا كان السائق يمسك دواسة الوقود مفتوحة بالكامل.

يتيح لك نظام المفتاح الذكي من هوندا تشغيل دراجتك النارية دون الحاجة إلى مفتاح تقليدي، توفر هذه الميزة راحة يومية للسائق، وتسمح باستخدام نير علوي على غرار نير دراجات السباقات النارية، حيث يوفر هذا التصميم مساحة مثالية لنظام الهواء المضغوط، فضلًا عن تعزيز أداء المحرك وتبسيط تجربة السائق من خلال جعل الإشعال أبسط وأسرع. تم تجهيز الدراجة النارية بميزة أمان نظام التوقف في حالات الطوارئ (ESS) التي تعمل تلقائيًا على تنشيط مؤشرات الانعطاف الخلفية (إشارات الانعطاف) عند استخدام المكابح المفاجئة أو القوية لتنبيه السائقين من خلفك إلى توقفك في حالة الطوارئ، ومن ثم منع الاصطدامات الخلفية.

كما خضعت شاشة الدراجة النارية للتحديث بميزة جديدة تساعد في حماية المحرك عندما يكون باردًا. تبدأ نقطة الخط الأحمر (التي تشير إلى أقصى سرعة آمنة للمحرك) عند 8000 دورة في الدقيقة وتتحرك لأعلى مع ارتفاع درجة حرارة المحرك، بما يضمن عدم دفع المحرك بقوة قبل أن يكون جاهزًا.

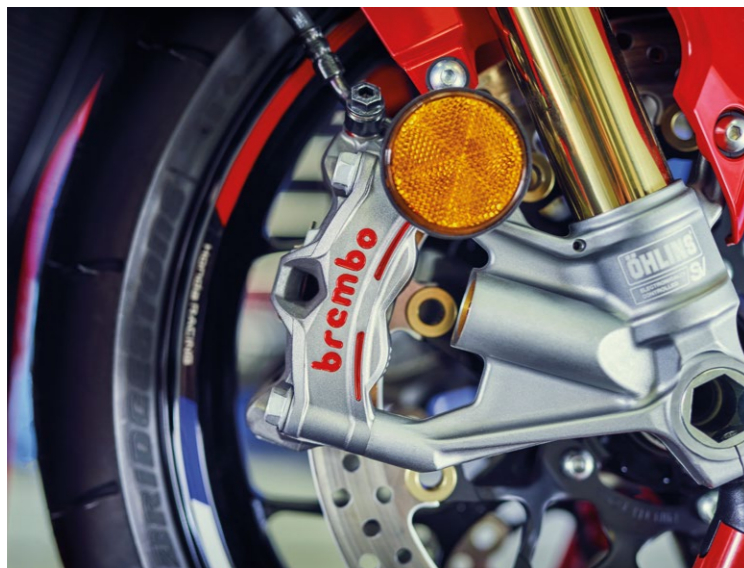
Designed for the track

The Fireblade SP starts in the same pit lane as the standard Fireblade.

With identical engine and chassis updates, the performance gets even more serious. New, third generation Electronic Suspension in the form of 43 mm S-EC3.0 (SV) NPX USD forks and TTX36 (SV) rear shock use Spool Valve technology for superb reaction, ride and control.

We've also upgraded braking power. New fade-resistant Brembo Stylema R four-piston front brake calipers are worked by a Brembo master cylinder. The rear caliper too, is by Brembo – the same unit used by the awesome road-going, MotoGP-specification RC213V-S.

A 3-level adjustable quickshifter is fitted as standard, for full throttle clutch-less upshifts and downshifts with auto blip. Showcasing its racing pedigree, all this is wrapped in the classic HRC signature Grand Prix Red Tricolour, with a white front number board.



دراجة مُصممة خصيصًا للتسابق على حلبات السباق

تم بناء كلا الإصدارين من الدراجة النارية، SP و Fireblade القياسية، على نفس التصميم الأساسي.

كما حصلت نسختا الدراجة النارية على نفس التحسينات في محركاتهما وهيكلهما. ونتيجة لهذه التحديثات، شهد كلا الطرازين تحسناً ملحوظاً في أدائهما الإجمالي؛ مما جعلهما أكثر قوة وكفاءة. يستخدم نظام التعليق الإلكتروني الجديد من الجيل الثالث في Fireblade SP - بما في ذلك شوكات NPX USD مقاس 43 مم (S-EC3.0) وممتص الصدمات الخلفي (SV) TTX36-) تقنية Spool Valve لتحسين أداء الدراجة النارية بشكل كبير. تتيح هذه التقنية المتقدمة استجابة فائقة وتعديلات دقيقة؛ مما يتيح قيادة أكثر سلاسة وتحكمًا ورشاقة. ويحسن في النهاية من راحة الراكب ويزيد من القدرة على التحكم في الدراجة.

تم تحسين نظام المكابح لتوفير أداء أفضل للتوقف. تم تجهيز الدراجة النارية بمكابح أمامية عالية الأداء من طراز Brembo Stylema R رباعية المكابس، حيث يتم تشغيل هذا الفرجار بواسطة أسطوانة رئيسية، مصنوعة أيضاً من قبل Brembo. تم تصنيع الفرجار الخلفي لهذا الطراز أيضاً بواسطة Brembo، وهو نفس الوحدة العالية الأداء المستخدمة في RC213V-S، وهي نسخة قانونية للطرق من دراجة سباق MotoGP من هوندا.

تأتي الدراجة النارية مزودة بناقل حركة سريع يحتوي على (3) ثلاثة إعدادات قابلة للتعديل. يسمح ناقل الحركة السريع للدرّاجين بتغيير التروس بسلسلة للعلو والأسفل دون استخدام القابض، كما أنه مُعزز بميزة "النبض التلقائي" التي تساعد في خفض السرعة عن طريق خفض دواسة الوقود تلقائياً لتناسب مع سرعة المحرك. وإظهاراً لتراثها في عالم السباقات، تتميز الدراجة النارية بشعار شركة هوندا ريسينغ كورپوريشن (HRC) شعار Grand Prix Red Tricolour الشهير، بالإضافة إلى لوحة أرقام أمامية بيضاء.

We've built it, now make it yours

With Genuine Honda Accessories to fine tune the CBR1000R-RR Fireblade's ride.

All engineered to fit and work perfectly. To make it easy, we've grouped them into packs – Racing and Comfort – but all parts can be purchased individually.



RACING PACK

Add the details of speed to your Fireblade. A Quickshifter (standard fit on the Fireblade SP) sharpens up gear changes while a Sprocket Protector, Frame Guards and Tank Pad provide protection. An Alcantara Seat injects style matched by a Red or Black Seat Cowl. An Oil Filler Cap, Wheel Stripes and High Smoked Screen are the finishing touches.

COMFORT PACK

Ready to go the distance: A USB Type-C socket makes for easy smartphone charging, plus the flexible carrying capacity of a Tank Bag, while the color-matched Rear Seat Cowl provides a sleek and sporty appearance.

قمنا بتصميم الدراجة النارية بطريقتنا، وحان دورك لتخصيصها بطريقتك

تتوفر إكسسوارات هوندا الأصلية التي تسمح لك بتخصيص وتعزيز أداء CBR1000R-RR Fireblade

تم تصميم كل قطعة من الإكسسوارات بدقة متناهية لتلائم الدراجة النارية تمامًا. تقدم هوندا ملحقات للدراجة مجمعة في حزم ملائمة بناءً على الغرض منها أو وظيفتها وهي: حزمة Racing، وحزمة Comfort. ومع ذلك، لديك أيضًا المرونة لشراء أي من هذه الأجزاء بشكل منفصل.



حزمة COMFORT

مستعدون لقطع مسافات طويلة: يوفر مقبس USB من النوع C شحنًا سهلًا للهواتف الذكية، بالإضافة إلى سعة حمل مرنة لحقيبة خزان الوقود، بينما تضيف وحدة تغطية المقعد الخلفي المطابقة للون مظهرًا أنيقًا ورياضيًا.

حزمة RACING

توفر هذه الحزمة إكسسوارات ذات مميزات مُحددة تركز على تحسين سرعة الدراجة وأدائها. تتضمن الحزمة Quickshifter (ميزة قياسية في طراز Fireblade SP) لتغييرات التروس بشكل أكثر سلاسة، وواقى العجلة المسننة، وواقى الإطار، ووسادة الخزان لمزيد من الحماية. بالإضافة إلى مقعد من قماش ألكانتارا، وهو مادة عالية الجودة وأنيقة معروفة بمتانتها وراحتها. وإلكمال بهاء هذا المقعد، يمكنك الاختيار بين غطاء المقعد الأحمر أو الأسود، مما يضيف لمسة متماسكة وجمالية إلى التصميم العام للدراجة. وكذلك غطاء فتحة تعبئة زيت المحرك، وخطوط العجلات المزخرفة لتعزيز مظهر الدراجة، وشاشة ملونة داكنة لتحسين الديناميكية الهوائية وتقليل مقاومة الرياح.

Full specifications

The CBR1000RR-R Fireblade SP offers incredible supersports performance from updated inline four-cylinder engine, matched by upgraded chassis and MotoGP-level electronic and aero packages.



1. 1,000cc DOHC inline four-cylinder engine

We've kept the short-stroke, semi-cam design's stunning 160 kW peak power @ 14,000 rpm, but now it develops stronger, but much more precise, mid-range punch.

2. Unique separate control two motor Throttle By Wire

A first for Honda mass production. Two motor Throttle By Wire (TBW) delivers separate control for each pair of cylinders, for much smoother throttle response and improved engine braking performance.

3. New winglet aerodynamics

HRC helped develop the new winglet shaping. Maintaining downforce and front-end grip but with 10% less yaw movement, delivering high-speed handling agility.

4. New riding position

Putting you in the bike the handlebars are 19 mm higher, the footpegs set 16 mm lower; the low-set fuel tank has been reshaped for improved knee grip while cornering.

5. MotoGP-specification ram air duct

Allows an aggressively compact and aerodynamic frontal area and feeds directly through the headstock to the airbox.

6. 6-Axis Inertial Measurement Unit (IMU)

The IMU provides accurate, real-time control of new 3-level ABS Braking with Race, Track and Standard modes. A 3-level Honda Electronic Steering Damper (HESD) ensures stability.

7. Full colour 5-inch TFT screen

For intuitive management of all of the Fireblade's riding technology. Now features spring preload setting guide and engine rpm limit from cold start.

8. Twin-spar aluminium frame

Nearly 1 kg weight removed by internal optimisation with a new rigidity balance delivers 17% reduction in lateral stiffness and 15% less torsional stiffness, for a razor-sharp steering accuracy.

9. RC213V-S derived aluminium swingarm

Optimised with a carefully designed rigidity balance to elevate rear grip and feel. The rear engine mount acts as an upper shock mount for a more direct connection to the rear tyre.

10. Akrapovič Titanium Muffler

We've increased muffler volume by 1L and reduced overall noise output. And the exhaust note is now tuned to rise linearly – and evocatively – with engine rpm.

Specifications

CBR1000RR-R Fireblade SP

| Engine | |
|--|---|
| Engine Type | Liquid-cooled, 4-stroke, 16-valve, DOHC, inline 4-cylinder |
| Engine Displacement | 1,000 cc |
| Bore × Stroke | 81 mm × 48.5 mm |
| Compression Ratio | 13.6 : 1 |
| Max. Power Output | 160 kW @ 14,000 rpm |
| Max. Torque | 113 Nm @ 12,000 rpm |
| Exhaust | Akrapovič* |
| Carburation | PGM-Fi |
| Fuel Tank Capacity | 16.5 L |
| Fuel Consumption / CO ₂ Emissions | 6.7 L/100 km / 155 g/km |
| Transmission | |
| Transmission Type | 6-speed Manual Transmission |
| Clutch | Wet, multiplate hydraulic clutch |
| Final Drive | Chain |
| Chassis, Dimensions and Weight | |
| Frame Type | Aluminium Twin-Tube |
| Length × Width × Height | 2,105 mm × 750 mm × 1,140 mm |
| Seat Height | 830 mm |
| Wheelbase | 1,455 mm |
| Kerb Weight | 201 kg |
| Wheels, Suspensions and Brakes | |
| Wheels Front | 17 inch x MT3.5 |
| Wheels Rear | 17 inch x MT6.0 |
| Tyres Front | 120/70 - ZR 17 M/C (58W) |
| Tyres Rear | 200/55 - ZR 17 M/C (78W) |
| Suspension Front | Öhlins 43 mm S-EC3.0 (Spool Valve) NPX USD forks, with preload, compression and rebound adjustments, 125 mm stroke. |
| Suspension Rear | Öhlins TTX36 S-EC3.0 (Spool Valve) Pro-Link* swingarm with preload, compression and rebound damping, 143 mm stroke. |
| ABS Type | 2 channel with IMU |
| Brakes Front | 330 mm disc with radial-mount Brembo Stylema R* 4-piston caliper |
| Brakes Rear | 220 mm disc with Brembo 2-Piston caliper |



Grand Prix Red

المواصفات

CBR1000RR-R Fireblade SP

| المُحرك | |
|---|---|
| نوع المحرك | مُحرك رباعي الأشواط 16 صماقًا ذو عمود كامات علوي مزدوج (DOHC) و4 أسطوانات متوازية يعمل بالتبريد السائل. |
| إزاحة المُحرك | 1000 سم مكعب |
| قُطر الأسطوانة والشوط | 81 مم × 48.5 مم |
| معدل الانضغاط | 13.6:1 |
| الحد الأقصى لقوة المُحرك | 160 كيلوواط عند 14000 دورة في الدقيقة |
| الحد الأقصى لعزم الدوران | 113 نيوتن متر عند 12000 دورة في الدقيقة |
| مخرج العادم | *Akrapovič |
| الكربنة | حقن الوقود المبرمج (PGM-FI) |
| سعة خزان الوقود | 16.5 لترًا |
| معدل استهلاك الوقود / انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (C02) | 6.7 لتر/ 100 كم. 155 جم/ كم |

| ناقل الحركة | |
|-----------------|-----------------------------------|
| نوع ناقل الحركة | ناقل حركة يدوي 6 سرعات |
| الفايض | قابض هيدروليكي رطب متعدد الألواح. |
| الدفع النهائي | سلسلة |

| الشاسيه، الأبعاد والوزن | |
|---------------------------|--|
| نوع الهيكل | هيكل من الألومنيوم ذو عارضتين مزدوجتين |
| الطول × العرض × الارتفاع | 2,105 مم × 750 مم × 1,140 مم |
| ارتفاع المقعد: | 830 ملم |
| قاعدة العجلات | 1455 ملم |
| وزن الدراجة النارية فارغة | 201 كجم |

| العجلات ونظام التعليق والمكابح | |
|---|--|
| العجلة الأمامية | 17 بوصة × MT3.5 |
| العجلة الخلفية | 17 بوصة × MT6.0 |
| الإطار الأمامي | 17 M/C (58W ZR17-70/120) |
| الإطار الخلفي | 17 M/C (78W ZR17-55/200) |
| نظام التعليق الأمامي | شوكة مقلوبة عالية الأداء 43 Öhlins مع NPX (Spool Valve) EC3.0-S مع تحميل مسبق قابل للتعديل والضغط والارتداد، وتتميز بشوط 125 مم لضبط جودة قيادة الدراجة بشكل دقيق. |
| نظام التعليق الخلفي | ذراع تأرجح Öhlins TTX36 3-S-EC3.0 Pro-Link يتمتع بإمكانية تعديل التحميل المسبق والضغط وتخميد الارتداد، ويتميز بشوط يبلغ 143 مم لضبط القيادة بدقة. |
| نوع نظام المكابح المانعة للانغلاق (ABS) | ثلاثي (2) القناة مع وحدة القياس بالقصور الذاتي (IMU) |
| المكابح الأمامية | قرص مكابح مقاس 330 مم يتميز بفرجار Brembo Stylema R مثبت شعاعيًا بأربعة (4) مكابس. |
| المكابح الخلفية | قرص مكابح مقاس 220 مم مقترن بفرجار Brembo يحتوي على (2) مكبيين. |



Grand Prix Red

المواصفات الكاملة

تتميز دراجة CBR1000RR-R Fireblade SP بأدائها المتميز الذي يميز الدراجات الرياضية العالية السرعة، وذلك بفضل محركها المُحسَّن الرباعي الأسطوانات. كما تتميز الدراجة بهيكل مطور يعزز قدرتها على المناورة واستقرارها. بالإضافة إلى ذلك، فهي مجهزة بأنظمة إلكترونية متقدمة ومكونات ديناميكية هوائية مماثلة لتلك المستخدمة في سباقات MotoGP، مما يعزز من أدائها الإجمالي.

1. محرك رباعي الأسطوانات سعة 1000 سم مكعب مع عمود كامات علوي مزدوج (DOHC)

تحتفظ الدراجة النارية بذروة قوتها المذهلة التي تبلغ 160 كيلوواط عند 14000 دورة في الدقيقة من تصميم الشوط القصير وشبه الكاملة. ومع ذلك، فقد تم تعزيز أداء المحرك في المدى المتوسط فصار أقوى وأكثر دقة.

2. النظام الفريد للتحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) من خلال موتورين منفصلين للتحكم بدقة في دواسة الوقود

لأول مرة في الدراجات النارية التي تنتجها هوندا بكميات كبيرة، تطلق الشركة نظام التحكم في الخانق بواسطة الأسلاك (TBW) الذي يستخدم موتورين منفصلين، حيث يوفر هذا النظام تحكمًا مستقلًا لكل زوج من الأسطوانات في المحرك؛ مما يؤدي إلى استجابة أكثر سلاسة للخانق وتحسين أداء كبح المحرك.

3. أجنحة أنسيابية ذات تصميم جديد

ساهمت شركة هوندا ريسينغ كورپوريشن (HRC) في تطوير الجُنَيات الجديدة للدراجة النارية. تم تصميم هذه الجُنَيات للحفاظ على القوة السفلية والقبضة الأمامية؛ مما يضمن ثبات الدراجة النارية عند السرعات العالية. كما أنها تعمل كذلك على تقليل حركة الانحراف بنسبة 10%؛ مما يعزز من مرونة الدراجة النارية وقدرتها على المناورة خاصة أثناء المناورات بسرعات عالية.

4. وضعية القيادة الجديدة

تم تصميم الدراجة النارية بشكل مريح لتحسين راحة الراكب وقدرته على التحكم؛ إذ تم وضع المقود أعلى بمقدار 19 مم، مما يجعل الوصول إليه أسهل وأكثر راحة، وتم ضبط مساند القدمين بانخفاض بمقدار 16 مم، مما يوفر وضعا أكثر استرخاءً للسائقين، كما خضع خزان الوقود لتعديلات حيث أصبح في وضع أدنى من المعتاد، كما أعيد تصميمه لتسهيل احتضان الدراجين له بركبهم.

5. قناة سحب للهواء مستوحاة من دراجات MotoGP

تم تصميم القسم الأمامي للدراجة النارية ليكون مضغوطًا وأنسيابيًا؛ مما يقلل من مقاومة الهواء، كما يتم توجيه مدخل الهواء مباشرة عبر رأس الدراجة إلى صندوق الهواء؛ مما يحسن من تدفق الهواء إلى المحرك ويعزز من الأداء.

6. تحكم بواسطة وحدة قياس بالقصور الذاتي سداسية المحاور (IMU)

توفر وحدة القياس بالقصور الذاتي (IMU) تعديلات دقيقة في الوقت الفعلي لنظام الكبح المتطور ABS ذي (3) المستويات الثلاثة، يحتوي هذا النظام على ثلاثة أوضاع: Race، Track، وStandard، حيث يوفر كل منها مستويات مختلفة من مساعدة الكبح المصممة خصيصًا لظروف القيادة المحددة. كما يعمل نظام امتصاص الصدمات الإلكتروني (3) الثلاثي المستويات من هوندا (HESD) على تعزيز الاستقرار عند السرعات العالية.

7. شاشة TFT ملونة بالكامل مقاس 5 بوصات

تتيح التحكم السهل والمباشر في جميع المزايا المتقدمة في Fireblade. تتضمن أيضًا هذه الشاشة الآن دليل إعداد التحميل المسبق للناخب وتعرض حد سرعة المحرك في الدقيقة عند البدء من التشغيل البارد؛ مما يعزز قدرة الراكب على تحسين الإعدادات ومراقبة أداء الدراجة.

8. هيكل من الألومنيوم ذو عارضتين مزدوجتين

خضع هيكل الدرجة لتحسينات داخلية حيث تم إزالة ما يقرب من 1 كجم من وزنه، وقد حقق ذلك توازنًا جديدًا للصلاية مع صلابة جانبية أقل بنسبة 17% وصلابة التوائية أقل بنسبة 15%. تعمل هذه التغييرات على تحسين دقة التوجيه بشكل كبير؛ مما يجعل الدراجة أكثر استجابة ودقة في التعامل معها.

9. ذراع التأرجح المصنوع من الألومنيوم مستوحى من تصميم دراجة RC213V-S

تم ضبط ذراع التأرجح بدقة لتحقيق توازن مثالي بين الصلاية وتحسين قبضة الجزء الخلفي والشعور العام للراكب؛ مما يوفر تحكمًا واستقرارًا أفضل. كما يعمل حامل المحرك الخلفي أيضًا كحامل علوي لامتصاص الصدمات؛ مما يخلق اتصالًا مباشرًا بالإطار الخلفي بصورة أكثر لتحسين ردود الفعل والأداء.

10. كاتم صوت أكرابوفيتش تيتانيوم (Akrapovič Titanium)

تم زيادة حجم كاتم الصوت بمقدار لتر واحد، إلى جانب تقليل إجمالي الضوضاء؛ مما يجعل الدراجة أكثر هدوءًا. وتم كذلك تعديل صوت العادم بحيث يتغير بسلاسة ويصبح أكثر إثارة مع زيادة سرعة المحرك (زيادة عدد الدورات في الدقيقة)؛ مما يضفي شعورًا مميزًا على صوت محرك العادم.



CBR Range

The letters CBR are not simply applied. They are earned.

HRC-inspired design. Racing pedigree. And pure, undiluted sports performance that delivers adrenaline-soaked action, on the road or racetrack. Very few Honda motorcycles wear CBR and those that do, do so proudly.

It starts with the CBR650R, bristling with four-cylinder excitement, agile handling and aggressive styling – plus the introduction of our unique E-Clutch technology for pro-level clutch-less take-off and shifting – into a compact and usable middleweight form.

The new four-cylinder CBR600RR defines pure supersports and, loaded with MotoGP-spec electronics and aerodynamics, owns a class of one. Born ready to carve an elegant line with incredible corner speed, there's no other riding experience quite like it. And at the head of the family – for over three decades – the Fireblade is the most legendary CBR of all. With good reason. Our incredible new CBR1000RR-R is product of intense HRC development and also draws heavily on MotoGP for its engine and chassis technology, cutting-edge electronics and aero package. It's designed to win, out of the box. The CBR1000RR-R Fireblade SP adds Öhlins Electronic Suspension and Brembo Stylema R braking power to create the ultimate CBR.

Three incredible CBR motorcycles. Our fast family.

CBR Range

إن شارة CBR ليست مُجرد شارة مكونة من حروف تحملها الدراجة بل إنها تمثل إرثًا من الأداء والتميز الهندسي والمعايير العالية للجودة المُكتسبة

تصميم مستوحى من شركة هوندا ريسينغ كوربوريشن (HRC) يمثل ارتباطًا وثيق الصلة بتراث سباقات هوندا. تم تصميم الدراجة النارية لأداء رياضي خالص؛ مما يوفر تجربة مليئة بالإثارة والتشويق سواء كنت على الطريق أو مضمار السباق. فقط عدد قليل من دراجات هوندا النارية حظيت بشارة CBR، وهي تمثل بفخر هذا الإرث من الأداء العالي.

تتميز دراجة هوندا CBR650R بأدائها المثير مع محرك قوي رباعي الأسطوانات، وتحكم رشيق، وتصميم جريء، كما تتميز الدراجة بتقنية E-Clutch الفريدة، والتي تسمح للدراجين بالبدء وتغيير التروس دون استخدام القابض يدويًا؛ مما يوفر تجربة قيادة احترافية، كما تتميز الدراجة بأنها متوسطة الوزن ومدمجة وعملية، مما يجعلها مناسبة للاستخدام اليومي.

تجسد دراجة هوندا CBR600RR الجديدة -المزودة بمحرك رباعي الأسطوانات- جوهر الدراجات النارية الرياضية الخارقة، إذ إنها تتميز بأنظمة إلكترونية متقدمة وديناميكية هوائية مستوحاة من MotoGP، مما يجعلها لا مثيل لها في فئتها. فالدراجة مُصممة للتنقل عبر المنعطفات بسرعة ودقة استثنائيتين؛ مما يوفر تجربة قيادة مثيرة وفريدة من نوعها لا تضاهيها أي دراجة نارية أخرى. وفي طليعة عائلة CBR تواصل دراجة Fireblade الأيقونية تصدرها لأكثر من ثلاثين عامًا. وذلك لسبب وجيه، فقد تم تطوير دراجة هوندا CBR1000RR-R بدقة من قبل شركة هوندا ريسينغ كوربوريشن (HRC)، حيث تم تعزيز قدراتها بتكنولوجيا متقدمة من MotoGP. ويشمل ذلك: مكونات المحرك والهيكل الحديثة، والإلكترونيات، والديناميكا الهوائية، والتي تعمل بصورة متناغمة على تعزيز الأداء العام للدراجة النارية. فهي جاهزة للأداء والمنافسة على أعلى مستوى مباشرة من المصنع، دون الحاجة إلى تعديلات أو تحسينات إضافية. تم تعزيز طراز CBR1000RR-R Fireblade SP بنظام التعليق الإلكتروني Öhlins ومكابح Brembo Stylema R. تعمل هذه المكونات العالية الأداء على تحسين قدرات التعليق والكبح للدراجة النارية، مما يجعلها النسخة النهائية الفائقة من سلسلة CBR، المصممة لقوة تحكم وتوقف فائقة.

تتكون "عائلتنا من دراجات هوندا الفائقة السرعة" من ثلاث دراجات نارية متميزة من CBR، والمعروفة بسرعتها وأدائها الاستثنائي



The Power of Dreams



Enthusiast. Rider. Dreamer.

At Honda, we don't believe in taking the easy way out. Never settle. Never rest. That's what we believe.

It's a philosophy that means we never feel like we are done. It's why we never stop questioning the limits of every Motorcycle. Why we never stop striving for success, pushing innovation, engineering and development to the very limit. And then doing it again. And again.

It's why we're constantly pioneering engineering firsts – like the inline 4-stroke engine, dual-clutch transmission, or the motorcycle airbag. It's why we go beyond the existing, unafraid to challenge the status quo of the motorcycle market.

That's the restless spirit that drives us forwards and is passed on to every Honda rider, pushing them on to their next adventure. On to the joy of true freedom. On to the next big dream.

Because, after all, it's our dreams that move us.

الشغف. الريادة. الحلم.

في شركة هوندا، نؤمن بالسعي المستمر إلى التميز، فلا نركن إلى الراحة ولا نميل إلى الخمول بل نواصل السعي الدؤوب والعمل المستمر.

وهي الفلسفة القائمة على مبدأ عدم شعورنا أبدًا بالرضا عما نصل إليه ونحققه، بل السعي دائمًا نحو المزيد. ولعل هذا السعي الدؤوب نحو التميز هو الذي يدفعنا إلى تجاوز الحدود باستمرار لاستكشاف إمكانيات جديدة لدراجاتنا النارية. ولهذا السبب فإننا نسعى باستمرار إلى تحقيق النجاح الباهر، ودفع حدود الابتكار والهندسة والتطوير إلى أبعد مدى ودون توقف على الإطلاق. ثم نكرر تلك الإنجازات مرة تلو الأخرى.

ولهذا السبب نحن دائمًا في طليعة الابتكارات الهندسية، حيث نقدم تقنيات رائدة مثل المحرك (4) الرباعي الأشواط، وناقل الحركة المزدوج القابض، والوسائد الهوائية للدراجات النارية. ولهذا السبب فإننا ندفع أنفسنا إلى ما هو أبعد مما هو موجود بالفعل، ولا نتردد أبدًا في تحدي وإعادة تعريف معايير سوق الدراجات النارية.

هذا الدافع المتواصل يقودنا نحو الأمام، كما يلهم الدراجين للشروع في مغامرات جديدة، وتجربة الشعور المطلق بالحرية وملاحقة الهدف الكبير التالي.

لأنه وفي نهاية المطاف، أطلامنا وطموحاتنا هي التي تلهمنا وتدفعنا نحو الأمام



HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ► TRANSCEND, AUGMENT

من الضروري قراءة دليل المالك وفهمه جيدًا حتى وإن كنت من المحترفين الذين يمكنهم قيادة الدراجات النارية بسرعة وثقة عليك التعرف على إمكانيات الدراجة وقدراتها يساعدك الانتباه على توقع ما قد يفعله الآخرون على الطريق عليك مراقبة السائقين الآخرين على الطريق بعناية. استخدم المكابح ميكترًا لتمنح نفسك وقتًا كافيًا لارتد دائمًا خذوة موثوقة ومعدات سلامة عالية الجودة. وحافظ على ليافتك، ولا تركب أبدًا بعد تناول المشروبات الكحولية. إن كونك ماهرًا ومهذبًا على الطريق يظهر أنك راكب أنيق. تحتفظ شركة هوندا المحدودة للسيارات (Honda Motor Co. Ltd) بحقها في تغيير المعدات أو المواصفات أو تعديلها في أي وقت دون إشعار مسبق. التفاصيل والألوان والأوصاف والرسوم التوضيحية هي لأغراض استرشادية فقط. نظرًا لأن المواصفات أو المعدات قد تتغير في بعض البلدان، فإنه يرجى التحقق من هذا الأمر مع وكيل هوندا القريب منك.

RIDE WITH STYLE Read the owner's manual thoroughly. Get to know your machine and its capabilities. Concentration assists anticipation. Observe other road users' movements. Brake in plenty of time. Always wear a helmet and quality kit, ride fit and NEVER after drinking alcohol. Good roadcraft and courtesy identify the skilled and stylish rider. Honda Motor Co. Ltd reserves the right to change or modify equipment or specifications at any time without prior notice. Details, colours, descriptions and illustrations are for information purposes only. As specifications or equipment may vary in some countries, please check with your nearby Honda dealer.

www.honda-mideast.com