

**Honda****CBR 600 RR C-ABS i  
CBR 1000 RR C-ABS**

PIŠU: BORIS PUŠČENIK I TOMISLAV BEŠENIĆ

ABS i Dual CBS na sportskom motociklu kod svakog tradicionalnog promatrača izazivaju smijeh i porugu. No, prije nego vam se posprdni smješak spusti s lica, pročitajte naše dojmove. Nakon što su nas dugi niz godina kod sportskih motocikala uzbuđivali omjeri snage i težine, sada je došlo vrijeme da nam srce zakuca i za ABS-om. Ne za onim nametljivim turističkim ABS-om prelakim na obaraču, već za sofisticiranim "sportskim" sustavom, koji svoj posao odraduje sasvim neprimjetno. Blokiranje kotača oduvijek je bio recept za siguran pad, no s Hondinim C-ABS-om možete silovito kočiti i u dubokom pijesku i svejedno zaključiti: Ipak se okreće!



# Ipak se okreće



**A**LMERIA: Prije desetak godina Renault je osmislio zanimljivu reklamu za svoj novi model srednje klase. Novi se Megane zaustavio opasno blizu samog ruba provalije, a napetosti situacije pridonosili su jasno vidljivi panični tragovi kočenja. Paralelno s njima protezali su se još jedni tragovi kočenja, koji su se također vodili do samog ruba, no činjenica da u vidokrugu nije bilo njima pripadajućeg automobila sugerirala je kako se neki nesretnik strmoglavio u bezdan. Ispod svega je posprдно pisalo masnim slovima: Kada je kočenje u pitanju, konkurencija je daleko ispred nas.

Poznavajući francuske automobile možemo slobodno sumnjati u superiornost koja proizlazi iz tog duhovitog reklamnog slogana, no zato ne bismo imali nikakve rezerve kada bi taj isti slogan kojim slučajem iskoristila i Honda za svoje netom predstavljene RR modele opremljene ABS-om. Dopusćamo pritom da se neki od konkurenata CBR-a 600 RR i CBR-a 1000 RR možda i mogu pohvaliti snažnijim kočnicama, no uzmemo li u obzir korištenu tehnologiju koja prosječnom korisniku nudi bitno veću sigurnost, a istovremeno omogućuje nesputano uživanje u sportskoj vožnji, onda Honda u tom području zaslužuje titulu trenutno najnaprednijeg proizvođača.

#### PREDNOSTI

stabilnost na kočenju, vrhunski ABS, međuubrzanja, upravljivost, sigurnost, ergonomija u sjedalu

nema protukliznu spojku, cijena

#### NEDOSTACI



Čak i s dodatnih 10 kg težine koje donosi ugradnja ABS-a, Honda CBR i dalje spada u red najokretnijih motocikala u svojoj klasi, a to se lako osjeti na stazi



Dizajnerske izmjene na Hondi CBR 600 RR doista su minimalne, pa je tako i rep motocikla zadržao svoju dosadašnju formu s visoko postavljenim ispuhom

Konačno, do ove je zime maštanje o korištenju ABS-a u kontekstu vožnje istinskog japanskog sportskog motocikla bila čista utopija, te vas je svako izlaganje na tu temu moglo izvrgnuti podsmjehu okoline. S druge strane, ako se za nekog proizvođača moglo pretpostaviti da će prvi učiniti korak u tom smjeru, onda je to baš Honda. Pritom nije bilo dovoljno samo pokušati usavršiti postojeće sustave koji se ugrađuju na turističke modele i koji svojom mušičavom i hipersenzibilnom prirodom izazivaju alergijski osip kod ljubitelja brze vožnje, već je trebalo krenuti od praznog komada papira i smisliti sasvim novi i revolucionarni koncept ABS-a, koji će biti sposoban nositi se s napadačkom ciklistikom, kratkim međuosovinskim razmakom i ekstremnim načinom primjene.

Opširne informacije o načinu na koji sve to zajedno funkcionira Honda skriva kao zmija noge, no već i sama činjenica da je cijeli sustav nekoli-

Ploča s instrumentima CBR-a 600 RR nije mijenjanja, novost je samo žuta kontrolna žaruljica ABS-a smještena u lijevom donjem kutu



## Kako ABS radi u teoriji

Za razliku od klasičnog sustava, Hondin C-ABS koristi četiri pumpe kočnice umjesto dvije. Klasične dvije rade kao i do sada, osiguravajući time sigurnost sustava ako ostane bez napona. Kada sustav registriira odlučnije kočenje, uključuju se dodatne pumpe koje pogoni elektronika i koje nemaju direktnu vezu s polugama kočnice. Posljedica toga je da ako sustav registriira potrebu za uključenjem ABS-a, vozač neće osjetiti karakteristično pulsiranje klasičnog kočionog sustava jer nema direktne međusobne veze. Zanimljiv je i spužvasti osjećaj na ručici kočnice dok motocikl miruje, koji nestaje već prvim metrima vožnje. Sustav nije moguće jednostavno isključiti na instrument ploči ili na neki drugi način djelovanjem korisnika. U cijeloj operaciji kočenja glavnu riječ ima elektronska centrala, koja preko šest elektromagnetskih ventila dozira pritisak u sustavu. Početak rada označava prelazak preko 6 km/h, dok prilikom kočenja ABS funkcionira do samih 0 km/h.

I dok je zbog visoko postavljenog ispuha na CBR-u 600 težište sustava postavljeno vrlo nisko, na Firebladeu su akumulator, pumpe i ventili postavljeni visoko pod sjedalom, pa donekle narušavaju poslovličnu okretnost. Ostali dio sustava poput senzora i nazubljenih registratora vrtnje kotača rade klasično, poput sličnih sustava. ■

ko kilograma teži nego što je to uobičajeno ukazuje na to da je bitno kompliciraniji. Najvažnije od svega je da sâm vozač više nije izravno polugom kočnice povezan s kočionim kliještima, već sve njegove naredbe filtrira upravljačka centralna jedinica, te pritom na temelju brojnih parametara izuzetno precizno dozira pritisak u kočionim kliještima.

### Staro, a novo

U sve smo se blagodati te uspjele Hondine inovacije i sami mogli uvjeriti u dobro nam poznatoj španjoskoj Almeriji, na kojoj smo uz CBR 1000 RR C-ABS, koji je zapravo promijenjen samo toliko koliko je to tražila ugradnja ABS-a, imali priliku testirati i novu generaciju supersport modela CBR 600 RR. Prije nego počnemo detaljnije seciranje, treba reći da je "šestotku" - jednako kao i snažniji Fireblade - i dalje moguće kupiti i u klasičnoj verziji bez ABS-a,

s time da bi ta varijanta osim onima plićeg džepa trebala biti privlačna i vrhunskim natjecateljima, koji već imaju toliko razvijeno šesto čulo za doziranje kočnica, da bi im 10 kg težak ABS predstavljao samo suvišni balast.

Gledano u cjelini, CBR 600 RR, posebno u verziji bez ABS-a, predstavlja samo blagu nadogradnju modela predstavljenog prije dvije godine. I u tome zapravo nema ničeg lošeg, budući se njihov junak klase supersport pokazao vrlo zabavnim motociklom kod kojeg je naglasak stavljen na upravljivost. Promatrano izvana, teško je nagovijestiti da je motocikl pretrpio bilo kakve promjene, budući je dizajn ostao isti kao i prije dvije godine. Određene novosti možete uočiti samo u donjem dijelu bočnih oplata, koje sada puno više skrivaju pogonski agregat i koje bi uz još neke manje interencije trebale dodatno umiriti cijeli motocikl u najbržim zavojima.

Honda je odlučila izaći u susret i svima onima koji ovaj vrhunski motocikl koriste samo kao statusni simbol, pa su tako sada montirani elegantniji pokazivači pravca s prozirnom lećom. Kao stvarno za gradske šminkere. Takva je i cijena: približno 110.000 kn. Dodajmo tome još i nove kombinacije boja, pa se s analiziranja izvanjske privlačnosti možemo prebaciti na proučavanje ljepote obnovljene duše. U tom je dijelu najveće promjene doživio agregat, koji i dalje razvija za tu klasu relativno skromnih 120 KS pri 13.500 okr/min, ali bi zato trebao pružiti konkretniji potisak između 8 i 12 tisuća okretaja. Doduše, deklarirane brojke tome i ne idu previše u prilog, budući CBR 600 RR i dalje razvija maksimalnih 66 Nm okretnog momenta, ali ih sada umjesto na 10.000 okr/min isporučuje tek na 11.250 okr/min.

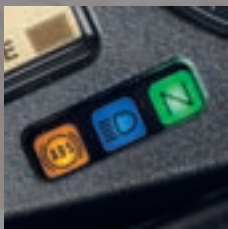
S obzirom na to da smo imali prilike isprobati samo 10 kg težu verziju opremljenu ABS-om,



## Kako ABS radi u praksi

Dual CBS na sportskom motociklu u praksi ne bi bio moguć bez ABS-a. Ovaj sustav u osnovi radi kao na skuterima, ali malo elektronički usavršen. Dok djelujete na polugu prednje kočnice, računalo vam određuje snagu stražnje kočnice. Sama koncepcija ciklistike opterećenog prednjeg kraja i neopterećene stražnje osovine prilikom kočenja bi dovela do konstantne blokade stražnje kočnice. Iako je malo vozača koji uopće i koriste stražnju kočnicu, a omjer kočenja po disku u ovom slučaju nije fiksna, već progresivna, samo kočenje prednjom kočnicom duboko u nagibu sasvim sigurno bi bilo pogubno i za profesionalce. Tu nastupa famozni ABS, koji u praksi nećete nikada osjetiti, čak niti preko karakterističnog pulsiranja, a za probleme koje on otkloni nikada nećete niti znati da su postojali. Kod kočenja stražnjom kočnicom isto tako djeluju obje kočnice. I to nevjerojatno efikasno!

Osnovnu funkciju ABS-a mi smo isprobali na sitnom pijesku Almerijinog parkinga. Dok smo u nevjerici nekoliko puta prolazili trasom skupljajući snagu da odlučnije stisnemo kočnicu, zdrav razum



nam je uporno ponavljao da to baš i nije mudro. Ipak, odlučniji stisak ukopao je motocikl vrlo impresivno. Očekivali smo da ABS daleko jače otpusti kočnicu i da se polako prevezemo preko pijeska sitnog poput onog u pustinji, no kočnice su zagrizle

tako snažno da smo svaki put stali još na iznimno skliskoj podlozi. Samo duboko nabijena prednja vilica na slici vjerno pokazuje svu nadmoć Hondine novotarije. Svaki sličan manevar na konkurenciji završio bi padom na nos.

Na natjecateljskoj stazi više od ABS-a cijenimo kombinirane kočnice, jer na savršen način kompjuterskim doziranjem izdužuju motocikl i smiruju ga čak i na neravnoj podlozi. Osjećaj je kao da motocikl lagano čučne ravnomjerno uzduž svoje osi prije nego li snažno zagriže podlogu. Ovim potezom Honda je riješila svoj najveći nedostatak - stabilnost stražnjeg kraja na kočenju. ABS u pravilu na stazi i nije potreban, već je on samo potpora integralnim kočnicama. Čak naprotiv, na natjecateljskoj stazi 11 kg viška ostaje nepremostiv nedostatak. Jedini problem može se dogoditi naglim otpuštanjem gasa u nagibu, jer tada usljed nedostatka protuklizne spojke može doći do blokiranja stražnjeg kotača. Ovdje vam neće pomoći niti ABS niti CBS niti uvjeravanja Hondinih stručnjaka da to nije potrebno.

Kupcima ovaj sustav toplo preporučamo prvenstveno iz sigurnosnih razloga, jer praksa pokazuje da nevolja stiže kada ju najmanje očekujete. ■



Činjenicu da ima najslabiji agregat u svojoj klasi Honda CBR 600 RR lako kompenzira elastičnošću na srednjim okretajima

u praksi nam je bilo teško primijetiti bilo koju od spomenutih promjena u razvijanju snage, no ne treba sumnjati da su ciljane intervencije na klipovima i glavi cilindara donijele boljitak. Osim toga, određenu bi živost na srednjim i višim okretajima trebao donijeti i redizajnirani ispušni sustav, koji sada ima i novi ventil za regulaciju protoka plinova. Ispušnom je loncu osim toga promijenjen raspored interijera, a uz to je i ponešto olakšan, no ukupna je težina motocikla svejedno ostala na prošlogodišnjoj razini. Tako CBR 600 RR u osnovnoj izvedbi sa svim tekućinama broji mršavih 184 kg, što čak i 194 kg teškoj verziji opremljenoj ABS-om omogućuje da stoji rame uz rame s ostalim japanskim izazivačima.

Aluminijski okvir nije mijenjan, baš kao ni cijela ciklistika. Naprijed se i dalje nalazi izokrenuta vilica promjera 41 mm, straga je složeni Pro-Link sustav polužja, a intervencija nema ni na elek-

tronskom amortizeru upravljača. Ako na trenutak zanemarimo postojanje verzije opremljene ABS-om, onda i za kočnice možemo konstatirati da nije bilo bitnih promjena, odnosno tu evidentiramo tek ugradnju nešto lakših prednjih kočionih čeljusti izrađenih iz jednog komada.

### Okretan kao zvrk

Imajući u vidu intenzitet svih navedenih promjena, jasno je da je po voznim svojstvima novi CBR 600 RR vrlo blizak svom prethodniku. Opis dojmova iz vožnje možemo početi s ergonomijom, koja nije mijenjana i zahvaljujući kojoj je CBR 600 RR i dalje jedan od udobnijih motocikala u toj klasi. Iako će se viši vozači osjećati pomalo klaustrorobno zbog previše zgrčenih nogu, gornji dio



Osim po atraktivnijim kombinacijama boja, vjesto će oko novi CBR 600 RR od njegova prethodnika moći razlikovati i po nešto drugačijem donjem dijelu oklopa





CBR 600 RR oduševljava svojim ABS-om sustavom, no u ponudi je i nešto pristupačnija verzija opremljena konvencionalnim kočnicama

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> redni, četiri cilindra, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 67 x 42,5 mm
<b>Obujam:</b> 599 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,2:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed potpuno podesiva upside-down vilica promjera 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, podesiva kompresija, predopterećenje i povrat, hod 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipca, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipcem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.010, širina 685, visina 1.105, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.375, težina sa svim tekućinama 184 kg (194 kg verzija s ABS-om)
<b>Deklarirano:</b> snaga - 120 KS (88,1 kW) - 13.500 okr/min, max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 11.250 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

<b>+</b>	<b>stabilnost na kočenju, vrhunski ABS, međubrzanja, upravljivost, sigurnost, ergonomija u sjedalu</b>
<b>-</b>	<b>nema protukliznu spojku, težina, cijena</b>

tijela je dosta uspravan i tako olakšava prebacivanje težine na ulasku u zavoje, no zato bismo kod snažnih kočenja i naglih ubrzanja poželjeli da sjedalo pruža nešto bolji oslonac.

Gotovo nestvarna lakoća upravljanja u kombinaciji s podatnim komandama i odlučno, ali ipak kultivirano razvijanje snage čine CBR 600 RR iznimno ugodnim supersport motociklom za vožnju po cesti. Tome svakako pridonosi i mekano podešeni ovjes, koji će ići na ruku manje zahtjevnim vozačima, ali ne i vikend trkačima, kojima će pri žešćoj zabavi motocikl početi lagano 'mijesiti'. Kako smo to u toj klasi već odavno navikli, CBR nudi brojne mogućnosti podešavanja ovjesa, čije su opruge sada nešto tvrđe zbog zahtjevnih kombiniranih kočnica.

Ono po čemu je Honda novim CBR-om iskoračila milijama naprijed u odnosu na dosadašnje modele je čvrstoća motocikla i ciklistike na kočenju. Karakteristično podizanje repa prilikom ekstremnijih kočenja sada je prošlost. Pritiskom na prednju kočnicu u određenom omjeru koči i stražnji kotač, čime se motocikl izdužuje i dodatno stabilizira. Potpomognut ABS-om sustav ne dozvoljava blokadu i poskakivanje stražnjeg kraja, dok cijeli motocikl mnogo manje ponire naprijed zahvaljujući kombiniranom sustavu kočenja. Radi toliko savršeno, da vozač niti ne osjeća ikakvo pulsiranje kada kotač ima tendenciju blokiranja. Mala nesigurnost je ipak moguća, jer Honda CBR 600 RR kao jedina u toj klasi nema kliznu spojku.

Honda nadalje nudi nešto manje stresa nego što je to slučaj kod nekih od izravnih konkurenata, dobrim dijelom zahvaljujući i karakteristikama pogonskog agregata. Naime, za agilna "ispucavanja" iz zavoja kazaljku obrtomjera ne trebate držati nebeski visoko, već se možete osloniti na elastičnost agregata, koji se dovoljno razbudi već i na srednjim brzojavima okretaja.

Bilo bi pogrešno reći da Hondin redni četverocilindraš ne voli visoke okretaje, no svejedno ga - za

razliku od konkurenata - nema smisla dovoditi do ruba crvenog područja, već je puno pametnije trenutak ranije staviti u stupanj više i pouzdati se u nešto izdašniji okretni moment. Jasno, sasvim je za očekivati da dodatna težina koju donosi ugradnja ABS-a mora donekle umanjiti elastičnost agregata i ukupne performanse, no CBR je i u toj verziji i dalje iznimno agiln motocikl iz kojeg je relativno lako izvlačiti maksimum.

S obzirom na deklarirani porast težine kojeg donosi ugradnja ABS-a, očekivali smo da ćemo osje-

titi nešto veću tromost motocikla prilikom ulaska u nagib, ali to nije bio slučaj. Naime, konstruktori su najveći dio tih dodatnih 10 kg nastojali koncentrirati što bliže težištu motocikla, kako bi što manje utjecali na vozna svojstva motocikla. Zahvaljujući tome, CBR 600 RR i u verziji opremljenoj ABS-om ostaje iznimno okretan i zabavan motocikl, razlika je samo u tome da će prosječni vozači puno kvalitetnije i sigurnije odrađivati nagla kočenja. Zato, svi vi koji ste skeptici, vrijeme je da razmislite o ABS-u unatoč vašim tradicionalnim uvjerenjima. ■



Zahvaljujući svojoj okretnosti i elastičnom agregatu, CBR 600 RR predstavlja pravo zadovoljstvo prilikom vožnje cestom

# Japanska trobojnjica



Na isti način kako nas je Ducati oduševio kontrolom proklizavanja, Honda nas je zapanjila vrhunski nenametljivim ABS sustavom. U oba slučaja nadolazeća tehnologija za široku populaciju ima i ekskluzivnu cijenu: Honda Fireblade C-ABS stoji 128.000 kn

Isti princip koncentracije težine primijenjen je i kod snažnijeg brata CBR 1000 RR, s time da je radi ugradnje jačeg akumulatora (CBR 600 ga već ima standardno) zbog samog ABS-a konačni porast težine u odnosu na Firebladea opremljen konvencionalnim kočnicama iznosi 11 kg. Kad se već dotičemo običnog Firebladea spomenimo i to da on gotovo potpuno neizmjenjen ulazi u svoju drugu tržišnu sezonu, dok je verzija opremljena ABS-om morala preživjeti nešto više promjena kako bi mogla ugoditi tu tehničku novotariju.

Ipak, ako nemate izvježbano oko snajperista, izvana ćete teško primijetiti da je u jednom djelu prednji oklop neznatno produžen, dok je

rep motocikla u svom donjem dijelu tek nešto manje elegantan, kako bi mogao ugoditi centralnu upravljačku jedinicu ABS sustava. Iako je, dakle, dizajnerski i mehanički gotovo jednak, vizualno je CBR 1000 RR bitno osvježen atraktivnim bojama i grafikama. Tako je u čast pedesete obljetnice Hondinog sudjelovanja na utrkama predstavljena HRC odnosno "crven-bijeli-plavi" edicija, a tu je i uviijek popularna Repsol kombinacija.

Prilikom paljenja primjećujemo atipično mrmljanje Honde, čija buka uvelike podsjeća na ranije generacije Ninje. Običan Fireblade u nadolazeću sezonu dolazi bez ikakvih mehaničkih promjena, tek mu je agregat obojan u crno, dok su stražnji pokazivači smjera sada obilježeni dizajna, no to i

nije nešto što bi se moglo primijetiti u samoj u vožnji, čak ni da su vam osjetili razvijeni kao u šišmiša. Ne preostaje nam, dakle, drugo nego ukratko ponoviti gradivo koje smo apsolvirali još prošle godine.

Aktualni je Fireblade bitno drugačiji ne samo od svog prethodnika, nego i od cjelokupne dosadašnje Hondine filozofije,



Honda CBR 1000 RR daje najbolje od sebe u vožnji stazom, s time da verzija opremljena ABS-om eliminira lelujanje stražnjeg kraja prilikom snažnog kočenja

što znači da djeluje nešto grublje i sirovije, ali istovremeno i bitno agresivnije. Već vam pomalo zgrčeni položaj vozača najavljuje da je ovaj CBR 1000 napravljen tako da bude što brži na stazi, jer je Honda izgleda dosta poraza u ovoj klasi, a to samo dodatno potvrđuje njegova iznimno reaktivna ciklistika i najmanja težina u klasi (bez ABS-a). Osim iznimnom okretnošću - koja najviše dolazi do izražaja baš u najsporijim zavojima - Fireblade oduševljava i odličnim pogonskim agregatom, koji je na papiru slabiji od konkurencije, no zato ga u praksi sasvim lako mogu u potpunosti iskoristiti i oni koji nisu baš veliki znalci. Jedini mali nedostatak je trzanje ručice spojke prilikom mjenjača brzina na niže, ustvari točno se osjeti upadanje zupčanika.

Dual kočnice omogućavaju osjetno mirniju stražnjicu i mogućnost kasnijeg, snažnijeg i sigurnijeg kočenja, a u konačnici potpuno nenametljiv rad

kombiniranog sustava zaustavljanja "preko žice" dovodi nas do zaključka da o Hondinim RR motociklima zapravo više nema ni smisla raspravljati bez pozivanja na taj element sigurnosti. Kombinirani sustav kočenja smanjuje poniranje prednje vilice,

a to nije samo bitno smanjilo plesanje stražnjeg

kraja, već je i olakšalo borbu s oblim spremnikom goriva, koji ne pruža dovoljno kvalitetan oslonac.

Natjecatelji svjetske klase možda mu neće moći oprostiti dodatnu težinu, no obični bi se smrtnici u ovom slučaju trebali manje pozivati na svoju muškost i nepovjerljivost prema elektronici, a više na zdrav razum. Konačno, dobro osmišljena elektronika bitno je osjetljivija od ljudske ruke, a i motocikl je (relativno) stabilan samo tako dugo dok se kotači okreću.

Ispada tako da je nakon višegodišnjeg kontinuiranog napretka u pogledu performansi došlo vrijeme da se učini revolucionarni korak i po pitanju sigurnosti. U tom kontekstu Hondina nova generacija ABS-a možda predstavlja mali korak za čovječanstvo, ali veliki skok za ponovno približavanje sportskog motocikla običnom čovjeku. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> redni, četiri cilindra, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 76 x 55,1 mm
<b>Obujam:</b> 999 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,3:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed potpuno podesiva upside-down vilica promjera 41 mm, hod 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, podesiva kompresija, preopterećenje i povrat, hod 135 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipca, straža disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipcem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.080, širina 685, visina 1.130, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.410, težina sa svim tekućinama 199 kg (210 kg verzija s ABS-om)
<b>Deklarirano:</b> snaga - 178 KS (131 kW) - 12.000 okr/min, max. okr. moment - 11,4 kgm (112 Nm) pri 8.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17,7 l

**+** stabilnost na kočenju, vrhunski ABS, doziranje snage, upravljivost, kompaktnost ciklistike, sigurnost

**-** spremnik kao oslonac, spojka prilikom mjenjača na niže, cijena



Osim u HRC grafici, CBR 1000 RR se za ovu godinu nudi i u uvijek atraktivnim Repsolovim bojama, ali i u smirenijoj crnoj, te plavo-sivoj varijanti

