

●リアクッション

リアクッションは分離加圧式とし、減衰力のチューニングと軽量化を行いました。

ダンパー室内のオイルとガスが混ざること防止する構造によって減衰力特性の安定化を図り、上質なライディングフィールに寄与しています。また、スプリングには高強度材料を使用することで、従来モデル※より300gの軽量化を実現しました。

※ 国内未発表、欧州向けモデル

●ブレーキシテム

フロントには新設計のφ310mmの10ピンフローティングダブルディスクと、CBR1000RRで採用している高剛性かつ軽量のTOKICO製ラジアルマウント式4ポットモノブロックキャリパーを採用。フロントマスターシリンダーには、バーチカルピストンマスターシリンダーを採用し、レバー比を見直すことで、良好なブレーキコントロール性と高い制動性能の両立を図りました。

また、フロントリザーブカップは、完成車のスタイリングにマッチした形状に新設計し、材料変更によりクリアブラック化することで高品位な外観としました。

リアにはφ256mmシングルディスクと下置き2ポットキャリパー構造とし、効力とコントロール性の両立を図りました。

さらに、ABSを標準装備することで幅広いシチュエーションでブレーキング時の安心感を高めています。ABSモジュレーターには小型で軽量のNissin製モジュレーターを採用し、軽量化に寄与しています。

●ホイール、タイヤ

ホイールは高剛性で軽量のCBR1000RRのフロントホイールを採用すると同時に、リアにも同デザインのホイールを新設計。リアタイヤには、出力性能に見合ったコーナリング時のグリップ力と、市街地などでの快適性のバランスから190/55-17サイズを採用しました。



■フロントホイール回り(写真は欧州仕様車)



■リアホイール回り(写真は欧州仕様車)