

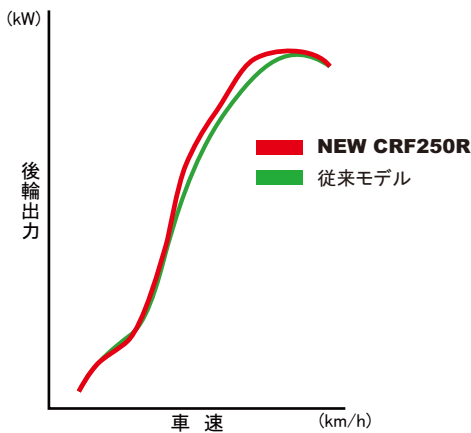
パワーユニット

第二世代となる新エンジンは、開発コンセプトの達成のため、ほぼ全ての部品を新設計とし、性能向上を実現しました。

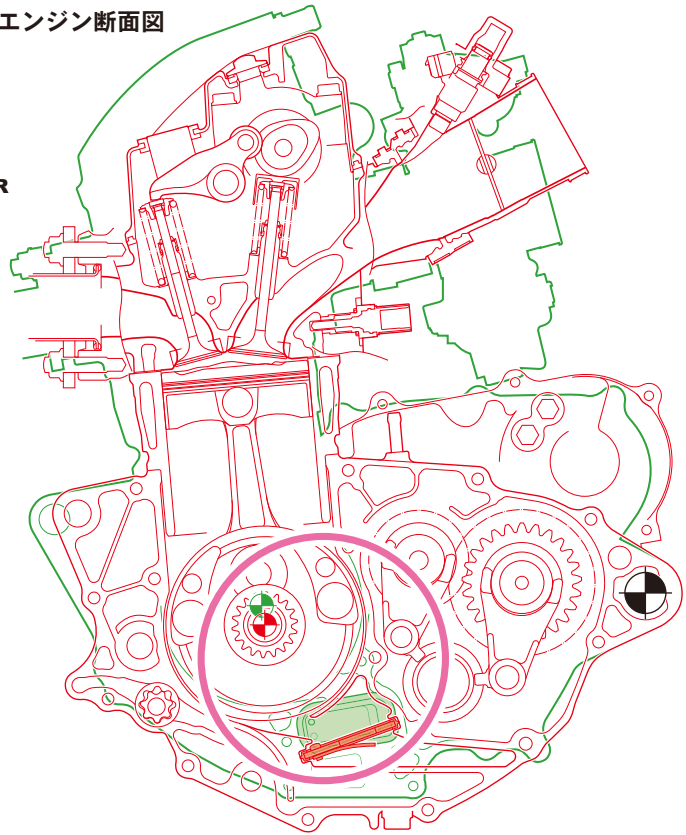
エンジンの基本諸元であるボア・ストロークの設定値 (mm) を $78 \times 52.2 \rightarrow 76.8 \times 53.8$ に見直すことで、高出力化に伴う強度確保の重量増を最低限に抑え、全域での出力向上と更なる耐久性の確保を実現しています。

燃料供給方式にスロットルボディ、フューエルポンプを採用したバッテリーレス電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI) を新採用。様々な環境変化に対応し、燃料噴射量や点火時期を最適な条件に自動で補正する事で、エンジンのポテンシャルを最大限に発揮させることが可能になっています。

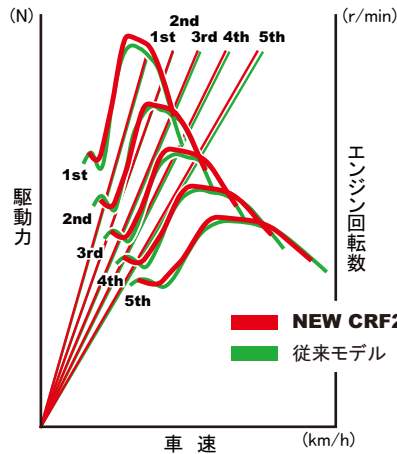
●出力特性比較



●エンジン断面図



●駆動力特性比較



クランクケース

クランクケースは、低重心化と軽量化を実現するために、クランクケースリードバルブの配置を見直し、エンジンピボットを基準にクランクシャフトセンター位置を 10mm 低く設定しました。

また、ケース肉厚を全体的に薄肉化し、シリンダーの取り付け角度を 5° 立てることでコンパクト化とマスの集中化を同時に行いました。

