

シリンダーヘッド

シリンダーヘッド周辺部品は、PGM-FI 化と共にインテークポートのストレート化と圧縮比のアップ (13.0 → 13.2)、バルブタイミングの変更を行い、出力向上を実現しています。

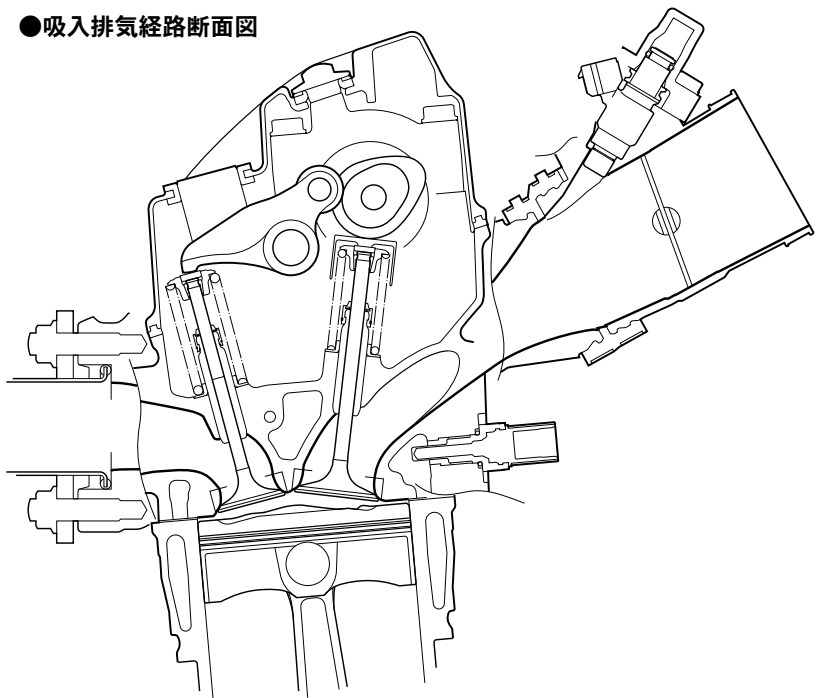
また、バルブスプリングには MotoGP ワークス技術をフィードバックした超高強度材料を量産初採用し、高回転化と耐久性確保を実現しています。

オートデコンプレッションシステムの各部品の設定最適化と、キックレシオの変更、PGM-FI 採用により大幅な始動性の向上を達成しました。

●ユニカムバルブシリンダーヘッド



●吸入排気経路断面図



ピストン

材料強度の高い新開発アルミ鍛造材を採用することで、耐久性を確保しながら天井肉厚を薄くし軽量化とフリクション低減に貢献しています。

●ミニスカートピストン



●ピストン形状比較図

■ NEW CRF250R
■ 従来モデル

