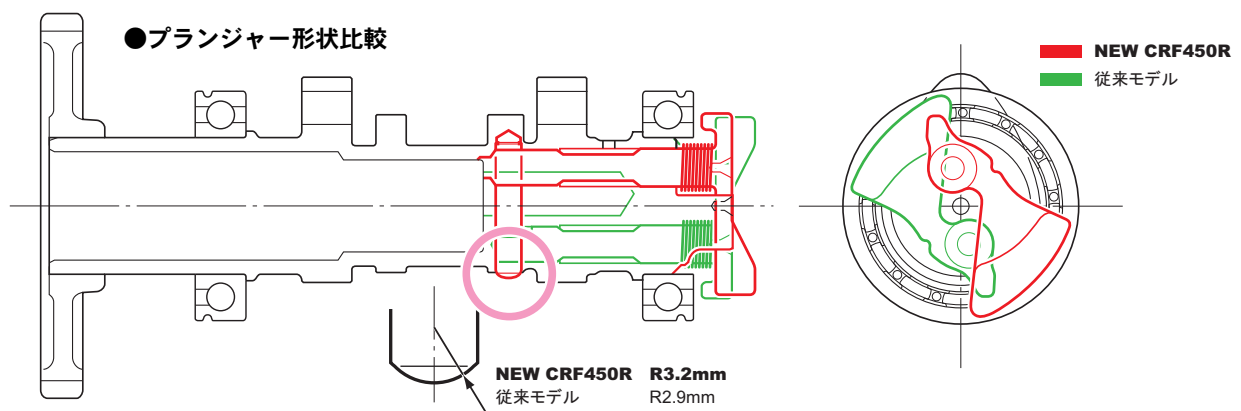


Honda 独創のメカニズムであるユニカムバルブトレイン機構を引き続き採用。パワフルで扱いやすい出力特性はそのままに、スロットルコントロール性を向上させるために、PGM-FIのプログラムを変更し、さらにセッティングも変更しました。これらの変更により、コーナー出口でスロットルを開けていくときの出力特性をスムーズにし、さらに扱いやすいエンジン特性としました。

始動性

始動性を向上させるために、カムシャフト内臓のデコンプピンの先端形状、長さを変更、さらに、デコンプスプリングバネレートに適正化することで始動時のキック踏力を大幅に軽減することができました。これにより、どんな条件下でも容易な始動性を実現しています。



ドライバビリティ

スロットルコントロール性を向上させるために、PGM-FIのプログラムを変更し、さらにセッティングも変更しました。

これらの変更により、コーナー出口でスロットルを開けていくときの出力特性をスムーズにし、さらに扱いやすいエンジン特性としました。

