

＜環境性能＞ つづき

②ピストン、コンロッド

ピストンには、CBR600RRと同一のボアサイズφ67mmを選択し、CAE技術を最大限に活用することでピストン剛性／強度バランスの最適化とともに徹底的なピストンの軽量化を図っています。またスカート部には粗条痕をつけることにより油膜保持性を向上させフリクションを低減。ピストンピン／コンロッドにはCBR600RRに採用しているAB1処理^{※1}、及びパルホスM1-A処理^{※2}を組み合わせ、フリクション低減により、燃費向上に寄与しています。

※1 AB1処理…保護性酸化皮膜形成を目的とした、イソナイトの窒化処理後に使用するAB1塩浴処理。

※2 パルホスM1-A処理…リン酸マンガン系化成処理。



ピストン、コンロッド



ピストンスカート部 粗条痕

③クランクケース

この180°位相クランクエンジンのクランクケースはトランスミッション室の隔壁をなくすことにより、ピストン往復時に発生するポンピングロスの低減をしています。

またシリンダースリーブには、シリンダー歪を最小限に抑えるため、遠心鑄造薄肉スリーブを採用。CBR600RR同様に、ボア間を7mmとし、軽量、コンパクト化を図っています。



クランクケース回り

④オイルポンプ

オイルポンプにはCBR1000RRに採用している内部リリーフ構造を採用し、フリクションの低減を行うとともに、エアレーション(エア噛み)性能を向上し、オイルパン形状の簡素化を図っています。



オイルポンプ回り

※写真は内部構造説明用カットエンジンの為部品の一部を省略しています。