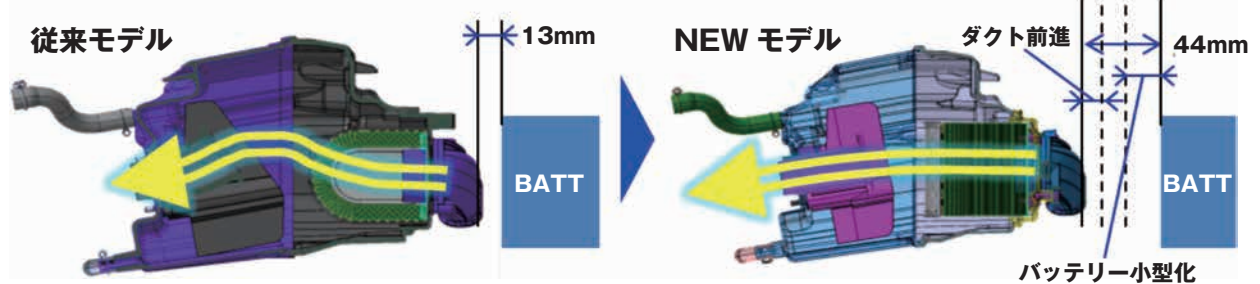


●吸気系

吸気経路をストレート化し、通気抵抗を低減しています。

- ・吸気ダクトまでの吸気導入経路に部品を配置せず、吸気性能を阻害しないエリアに電装品を集約して配置。さらにバッテリーサイズを小型化し、吸気ダクト周辺の空間を最大限に確保するなどして吸気効率を向上。豊かな中低速トルクに寄与。
- ・吸気ダクトの断面積の拡大とダクト内通路形状の変更により、低回転域のスロットルレスポンス向上と高回転域の吹け上がり感向上を両立。
- ・高回転域の吸気抵抗低減のため、エアファンネルをストレート形状に変更。併せて気筒間にあるセパレーター形状を最適化する事で、中回転域に生じるトルクの谷を減少し全域でのトルク向上を実現。
- ・吸気ダクトとエアファンネルの吸気抵抗低減の効果を最大化するため、エレメントの配置を見直し、エアボックス内での吸気乱れを低減。またサイドカウルのダクトから導入した空気をエアクリーナー付近に導入することで低中速トルク増大に寄与。

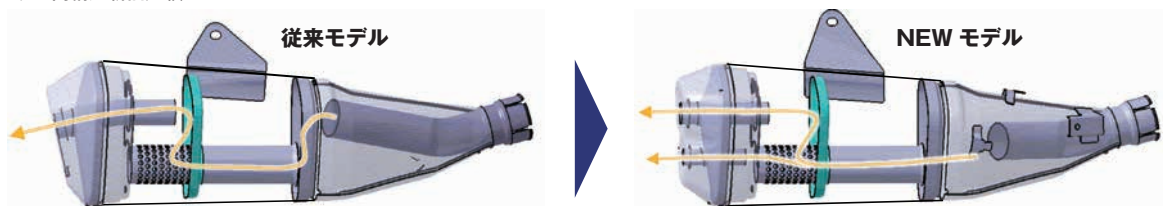
■エアクリーナー吸気流れのスムーズ化



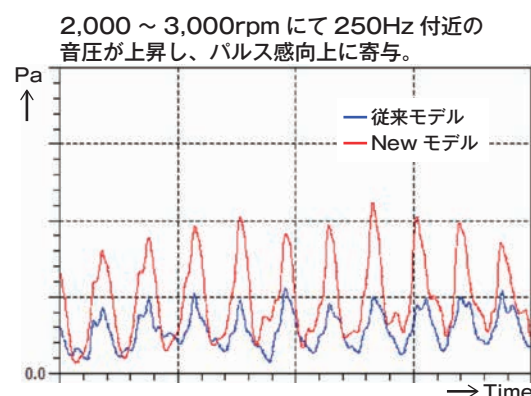
●排気系

キャタライザー前後のエキゾーストパイプのボリュームを増大し背圧をコントロールする事で、吹け上がり感と低中回転域でのトルクの向上を実現。エキゾーストパイプを二重管とすることで排気ガスの熱による変色を抑制する仕様とし、マフラーはテールパイプを2本とする事で、パルス感と共に高速巡航時にもライダーの耳に心地よく届くエキゾーストサウンドとしています。

■マフラー内構造新旧比較



■ライダー耳元パルス感比較



■エキゾーストサウンドのスポーティ感比較

