

●吸気効率向上(2)

○スロットルボディ

エンジンの高回転化に伴う吸入空気量を確保するため、スロットルボア径を従来のCBR1000RRのφ48mmからφ52mmに大径化。スロットルバタフライからIN側バルブまでのポート形状においては、スロットルボディ内の通路を長円断面とすることでポート全体の断面形状をスムーズに変化させ、吸気圧損の低減を図っています。

また、ポートボリューム(スロットルバタフライ～IN側バルブシート間の容積)を、従来のCBR1000RRに比べ13%低減することでスロットルレスポンスを向上させました。さらにスロットルシャフトの材質を従来の真鍮からより高剛性のステンレスに変更し、シャフトのたわみを抑えることにより作動フリクションの低減を図っています。これとスロットルバイワイヤシステム(後述)の制御を併せ、スロットル全閉減速からの徐々に加速に移る際のスロットル操作においてもよりライダーの意思に沿った駆動力コントロールを可能としました。

■スロットルボディ～IN側ポート断面形状イメージ(CGイメージ)

