

●コンパクト化

パワーユニットの設計においても、スタイリング、車体との融合を推し進めながら、以下のコンパクト化を図り、車体スリム化と運動性能へ寄与させました。

プライマリードライブギア

オイルポンプをクランクシャフトによるギア駆動とすることで、メインシャフトによるチェーン駆動方式で必要となる駆動用スプロケットの分、クラッチを内側に配置することが可能となり、これにともないプライマリードライブギアをカムチェーン内側に配置することで、コンパクト化を実現。



■プライマリードライブギア(イメージCG)

オイルポンプ

従来、別体式が一般的なオイルポンプケースをエンジンロアケースの右前側に一体化しました。



■オイルポンプ(イメージCG)

クラッチレリーズ機構

従来、車体右側に配置され、クラッチハウジングの幅に影響していたクラッチレリーズ機構を左側に配置することでACGハウジングの幅よりも内側に収めました。

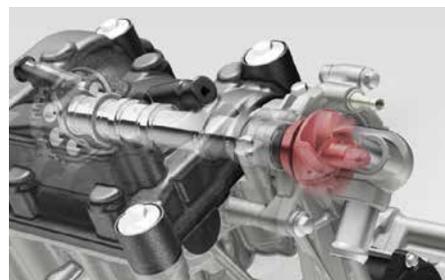


■クラッチレリーズ機構(イメージCG)

ウォーターポンプ

高出力化に対応するための燃焼室冷却では、ウォーターポンプをRC213Vと同様にシリンダーヘッドに配置。

幅狭化と配水管短縮などのコンパクト化を図るとともに、ウォーターポンプをカム軸駆動とすることにより軽量化とフリクション低減にも寄与させています。また、早期暖機を実現するため、ボトムバイパス通路を設定しました。



■ウォーターポンプ(イメージCG)

これらにより、2気筒でありながら従来の同クラススポーツ車単気筒エンジンの幅に迫るコンパクト化を実現しました。さらに、通常ヘッドカバー上に配置されているオイルと空気を分離するためのエンジンブリーザー室を、ダウンドラフト式吸気レイアウト(別項参照)に伴うエアクリーナー容量確保のためシリンダー背後に配置*し、エンジン高のコンパクト化も図りました。

※特許出願中