

●高回転高出力化

CBR250RRのパワーユニットは、高回転高出力化のためにエンジン出力性能解析を実施し、以下の基本仕様を採用しました。

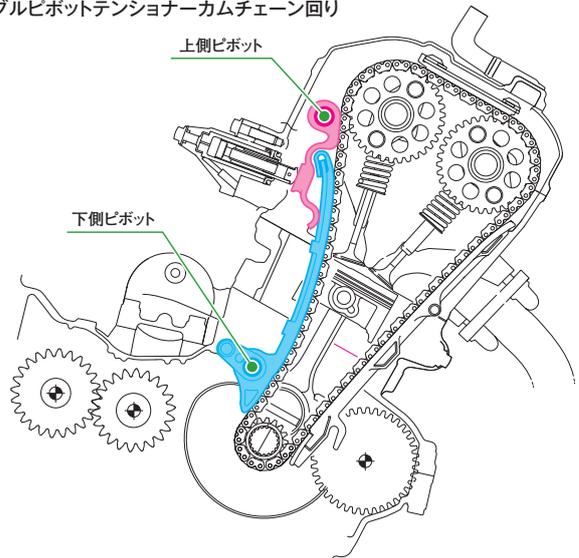
高回転化

- ・ DOHC4バルブ
- ・ ボア62.0mm×ストローク41.3mmのショートストローク
- ・ 高回転時の耐久性と静粛性両立のためクランクシャフト、コンロッド、バランスシャフトの各軸受けにプレーンメタルを採用。
- ・ CBR1000RRと同様にダブルピボットテンショナーを採用。高回転時のカムチェーン張力安定化を図るため、通常のカムチェーンテンショナー上方にもう一箇所テンショナーを追加しました。



■DOHC4バルブ(イメージCG)

■ダブルピボットテンショナーカムチェーン回り



高出力化

- ・ 大径バルブを採用。吸気側直径24.5 mm、排気側直径21.0 mmとし、吸排気効率を向上。
- ・ 圧縮比を11.5:1に設定。
- ・ 直径32mmの大径スロットルボアを採用。

これらの高回転高出力化技術によってクラスNo.1*の最高出力を実現しました。

また、低中回転域に配慮したバルブタイミング設定とすることで、低中回転域の力強さと高回転域の高出力の両立を図りました。さらに、マフラーの連通管構造により高回転側の出力と低回転側の出力を滑らかにつなぎ、ストレスのないパワーフィールを得ています。

※Honda調べ2017年4月現在

■出力特性イメージ図

