

## ●快適性

### 1軸1次バルンサー

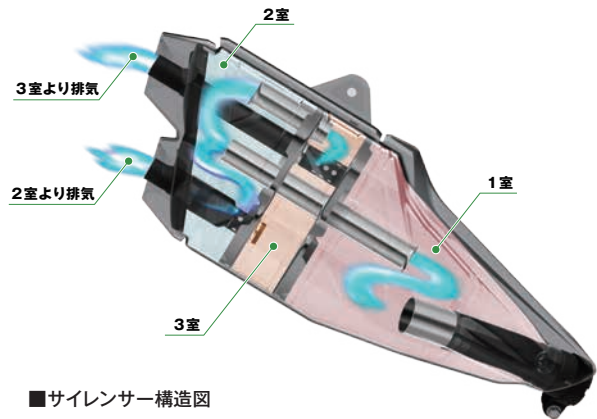
ピストン、コンロッドなどの往復部から発生する1次振動を打ち消すため、1軸1次バルンサーを採用し、プレーンメタル軸受けとすることで、不快な振動や騒音の低減を図りました。



■1軸1次バルンサー配置 (イメージCG)

### エキゾーストサウンド

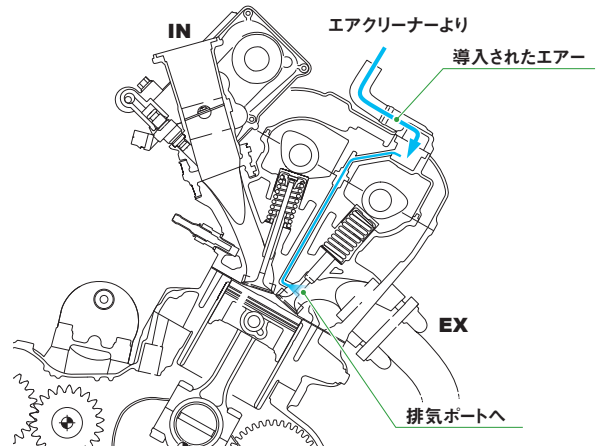
CBR250RRでは、ファンライディング体感のためサウンド面にも注力しました。3室に分けたサイレンサーの、2室、3室それぞれから排気管を設けたデュアルテールパイプ仕様を採用。これにより、それぞれ異なる特性を持った排気音のバランスを取り、低回転域での力強いサウンドから、中～高回転域での高揚感のあるサウンドへと、ドラマチックなエキゾーストサウンドにチューニングしています。



■サイレンサー構造図

## ●排出ガス規制対応

シリンダーヘッドにビルトインしたエアインジェクション(AI)が、排気ポートの脈動負圧によってエアクリナーからリードバルブを介し排気ポートへ空気を送り込みます。この二次空気導入システムによって、未燃焼ガスのHC(炭化水素)とCO(一酸化炭素)を抑制しました。また、エキゾーストパイプ集合部後方に配置したO<sub>2</sub>センサーと、その後方のエキゾーストパイプ内に配置したキャタライザーにより、排出ガス中のHC(炭化水素)、CO(一酸化炭素)、NO<sub>x</sub>(窒素酸化物)を浄化させることで最新の排出ガス規制に対応しました。



■ビルトインエアインジェクション構造 イメージ図

## ●トランスミッション

発進加速、追い越し加速、最高速ともクラスNo.1\*を実現するため、エンジン出力をフルに引き出せる最適なレシオ配分の6速ギアを採用しました。

■6速トランスミッション



\*Honda調べ2017年4月現在