

### ●直列2気筒1000ccエンジン

次世代の「本格アドベンチャー」に相応しいスタイリングと、完成車で徹底した軽量化・マス集中化・低重心化を追求した結果、エンジンは直列2気筒998cm<sup>3</sup>を採用しました。直列2気筒を選択することで、従来のV型エンジンに比べ、エンジン背面にバッテリーなどの重量物を集中配置することが可能となり、完成車のマス集中化・低重心化に寄与しています。

また、排気量を1000ccとすることで、ツーリング性能に必要十分で余裕あるエンジン出力を得ることが可能となりました。

■エンジン (MTタイプ)



■エンジン (DCTタイプ)



### ●直列2気筒270度位相クランク

直列2気筒エンジンの爆発間隔を検討する際、お客様から高い評価を得ていた「XR750 Africa Twin」が採用したV型二気筒エンジンが発生させるトラクション性能とパルス感を実現することを目標としました。そして検討の結果、目指したトラクション性能とパルス感を実現するために必要なのは「270度位相クランクの不等間隔爆発」という結論に至りました。

今回、「NC750シリーズ」同様に「ツイスト製法の270度位相クランク」を採用することで、2気筒相互のピストン往復運動によって2次振動を打ち消すことが可能となり、また1次振動を打ち消すために「2軸1次バルンサー」を採用することで、トラクション性能の向上とともにパルス感を実現させ、ツーリング時の快適性を確保しています。また、加工工程を簡略化した軽量で最適なバランス率を有するクランクウェブ形状とすることで、高効率な生産性と軽量化を実現しています。

■直列二気筒270度位相クランク



■270度クランク 爆発間隔イメージグラフ

