

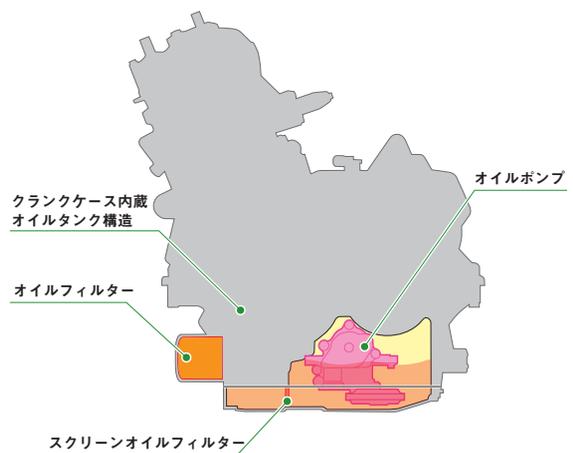
### ●クランクケース/シリンダースリーブ

クランクケース上部のシリンダースリーブには、鋳鉄スパイニースリーブを採用。シリンダースリーブの外側表面に細かい突起処理を施すことで、接しているシリンダーバレルのアルミ部と密着性を高め、冷却効率を向上させています。また、鉄とアルミの膨張率の違いから生じる歪みを減らすことで、ピストンリングの張力低減、フリクションロスやブローバイガスの発生、オイル消費などを従来スリーブ採用モデルよりも低減しました。

### ●オイルライン

クランクケース下部は、エンジンオイルを溜める機能を持つ「クランクケース内蔵オイルタンク構造」によるドライサンプとしました。この構造により、オイルパンの全高を極限まで低くすることが可能となり、エンジン全高の低減に大きく寄与しています。また、オイルタンクへオイルを圧送するためのオイルポンプをオイルタンク内に設置することにより、オイル流路もエンジン内部に配することが可能となり、エンジン全体の軽量・コンパクト化に寄与しています。〔特許出願中〕

■オイルポンプ構造イメージ図



### ●ピストン/ピストンピン/コンロッド

ピストンはボアサイズΦ92mmを採用。ピストン剛性と強度バランスを最適化するなど徹底した軽量化を実施しました。

また、ピストンスカートには樹脂コーティングを施し、フリクション低減を図っています。さらに、ピストンピン/コンロッドには「CBR600RR」で採用した”AB-1処理<sup>※1</sup>”と“パルホスM1-A処理<sup>※2</sup>”を組み合わせることで、フリクションの低減を図っています。

■ピストン/ピストンピン/コンロッド



※1…AB-1処理:保護性酸化皮膜を形成を目的とした、高耐食性を得る為のイソナイト窒化処理後行うAB-1塩浴処理のこと  
 ※2…パルホスM1-A処理:対磨耗性を目的とした、リン酸マンガン系化成処理