

●2軸1次バルancer

「CRF1000L Africa Twin」に採用した2軸1次バルancerは、3つのバルancerウエイトにより1次の慣性振動およびカップリング振動を打ち消すことが可能なHonda独自のバルancer構造を採用。これにより、バルancer追加による重量の増加やエンジンサイズの拡大を最小限に抑えながら、完成車の低振動化を達成することを可能としました。

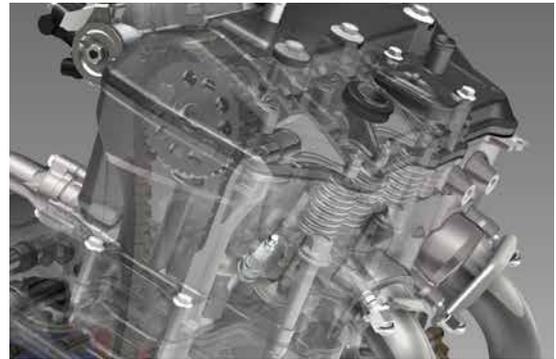
■2軸1次バルancer



●シリンダーヘッド

シリンダーヘッドにはサーモスタットケース一体構造を採用し、システムの軽量・コンパクト化に寄与させています。また、燃焼室に1気筒当たり2本のスパークプラグを設置するツインプラグ構造を採用。位相点火制御システムと組み合わせることにより、オフロード性能に求められるトラクション性能とパルス感の発揮に大きく貢献しています。

■シリンダーヘッド透視図



●動弁系

カムシャフトには「CBR1000RR」や「VFR1200F」にも使用の軽量キャストカムシャフトを採用することで軽量化を図っています。動弁機構には「CRFシリーズ」で実績のあるユニカムバルブトレイン機構を採用。シリンダーヘッド周辺の小型化などで、本格的なアドベンチャー走行に必要な低重心化や軽量化と出力性能を高次元でバランスさせています。また、カムシャフトの低位置配置を維持しながらバルブ挟み角のレイアウトの自由度を確保することで理想的な燃焼室形状を実現しています。

■エンジン カットモデル(DCTタイプ)

