

## ●フレーム

フレームは、安定性と操縦性の高次元でのバランスをねらい、アルミツインチューブ式を継承しながら新設計。しなやかさと剛性感を兼ね備えた基本骨格としました。

また、ライダーとパッセンジャー乗車位置の前方移動と、リアトランク容量の見直しに伴うシートレール短縮によりマス集中化を図りました。

軽量化については、フレームボディにアルミダイキャスト製部材を全面適用し、各部に掛かる応力から求められる板厚をきめ細かく調整することで重量低減を実現しました。また、リアクッション上部ブラケットを別体化することで、リアクッション締結部からフレームへの入力時に発生するたわみを吸収する構造を採用。この構造とピボット部を新規構造(別項)とすることにより、フレームの軽量化を図りました。さらに、ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション(別項)も併せ、足回り関連部品とフレームボディに求められる機能を分離、独立させることで、前後のサスペンションをスムーズに作動させるために必要なボディ剛性を抑えることを可能とし、その分の重量を削減しました。

これらによりフレームボディとスイングアームを合わせた重量は従来比約2kgの重量低減を実現しながら完成車の運動性能と乗り心地を飛躍的に向上させ、荒れた路面でも安心の走行を可能としました。

またF6エンジンによる低重心とあいまって静的取り回し性も高めています。

## ■フレームイメージ図

