

●吸気系

吸気系は、エンジン本体同様、軽量化に加え、1800ccの大排気量を活かした、どの回転域からでも得られるトルク感溢れる加速とレスポンスに寄与するため、吸気効率向上を図りました。

軽量化

- スロットルバタフライを従来の2個から1個に集約
- インテークマニホールド内径および肉厚の見直し

吸気効率向上

- インテークマニホールド容積の低減

吸気効率向上のため、スロットルバルブから吸気バルブまでのインテークマニホールド容積を約一割低減することで、グリップ操作により取り込む空気をより速く燃焼室に送る事を可能とし、ライダーのグリップ操作に対するレスポンス向上に寄与しています。

- エアクリーナー吸気効率の向上

エアクリーナーにつながる2本の吸気ダクトの内、左側ダクトを車体前側に、右側ダクトを車体後側にそれぞれ配置*することで、吸気に渦巻きを発生させる構造としました。これにより、エアフィルター全面をより有効に使うことによる吸気抵抗の低減効果としてスロットルレスポンスの向上が図られました。また、吸気脈動をエンジン低回転領域に合わせるため、吸気ダクトの形状、サイズを最適化することで、スロットル低開度領域からのレスポンスとトルクを向上させました。

※ 特許出願中

■吸気イメージ図

