

●吸気系

エアクリナーを新設計し構造を2020年モデルNC750Xから刷新。吸気ダクト開口部周辺のエアボリューム確保のために吸気ダクト開口部を車体側面に移動させました。同時にダクト断面積拡大を図ることで吸気抵抗を低減し、出力向上と全回転域でのスロットルリニアリティーを向上させました。

エアクリナーカバーの内部にはダクト出口付近にスローブと整流板を配置*し、ダクトより吸入した空気を効率よくエアボックス内へ導入させることで、クリーンサイドの容積比率拡大と併せて特に中低速域での力強い加速感とそこからの伸びに寄与しています。

さらに、メインフレーム周辺のスペース効率に優れた、1つのスロットルボディで2つの燃焼室に混合気を供給するヘッド内分岐吸気ポート形式を従来から引き継ぎながら、スロットルポア直径を2020年モデルNC750Xの36mmから38mmに拡大することで、最高出力の向上に大きく寄与しています。

加えて、上記変更に合わせてバルブタイミングの最適化とスロットルバイワイヤシステム(別項)によるスロットルバルブ開度制御により、レスポンス向上とスムーズな回転上昇を獲得し、よりスポーティーなライディングにも応える特性としています。

※特許出願中

■エアクリナー断面比較イメージ

