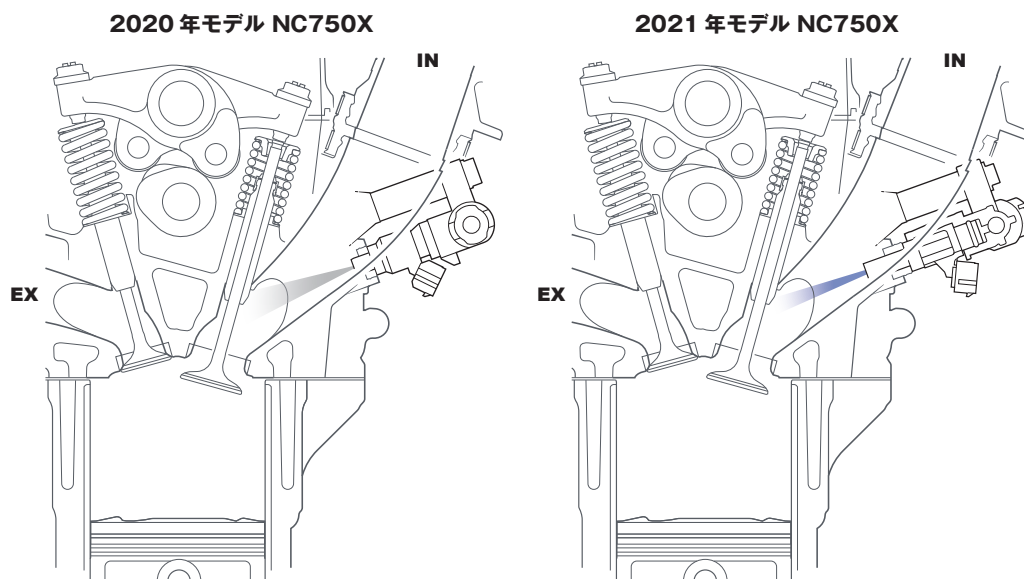


●燃料供給システム

インジェクターにロングノズルタイプを採用しスプレーフォームを狭角化することで噴霧した燃料が吸気ポート壁面に付着する量を、2020年モデルNC750Xに対し75%低減しました。また、燃料噴射タイミングの最適化により理想的な空燃比の混合気をインレットバルブ周辺に発生させます。LAFセンサー採用による一層緻密な燃料噴射量制御と併せて、燃焼安定性向上を図りました。

■スプレーフォーム比較イメージ



●排気系、環境性能

左右燃焼室からの排気集合部に配置されたエキゾーストチャンバーの形状を最適化することで排気の整流効果を向上させるとともに、高効率貴金属触媒を採用したキャタライザーの保持構造を変更することで排出ガス浄化率を向上させました。これによりキャタライザー総容量を、2020年モデルNC750Xから33%削減しながら平成32年(令和2年)排出ガス規制に適合するとともに出力向上と軽量化に寄与しています。

●駆動系

NC750Xでは、Honda二輪独自技術のデュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)とマニュアルトランスミッション(MT)の2仕様を用意し、MT仕様には新たにアルミカムアシストスリッパークラッチを採用しました。

●ギアレシオ

DCT仕様の減速比と変速比をあわせた完成車トータルレシオは、1~4速をローレシオ化することで加速性能を向上させながら、トップギア6速を2020年モデルNC750Xと同レシオとしています。

同様に、MT仕様の減速比と変速比をあわせた完成車トータルレシオは、2020年モデルNC750Xに比べ主に2速~4速をローレシオ化することで、市街地でのキビキビした走行フィールを獲得しています。

新しいNC750Xのギアレシオはこれらを見直しながらも優れた環境性能の実現につなげています。