

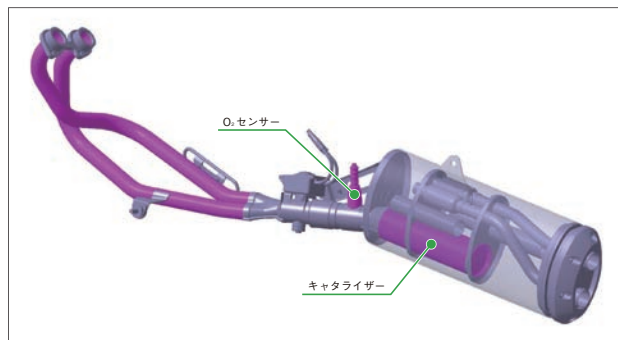
## 排気系

環境性能においては、PGM-FIの搭載に加えマフラー内には、浄化性能に優れ効率の良いデュアルコアキャタライザーを採用。従来のキャタライザーのサイズが直径60.5mm×長さ75mm100セル仕様に対して、直径60.5mm×長さ90mm300セルのハニカムコアを2個備えています。キャタライザーは白金とロジウムを用いた従来同様の3元触媒を採用。1つの外筒の中に2つのハニカムコアを離して配置することで、その中間に設けた空間で排気ガスの成分や流速を均一化し、浄化率を向上させています。

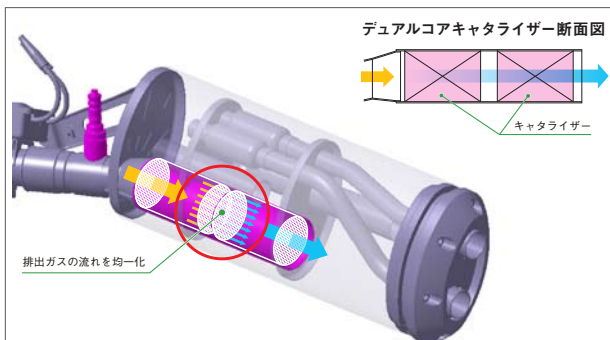
大型化したキャタライザーと合わせ、エキゾーストパイプを薄肉化することで、ヒートマスの低減によりキャタライザーの早期活性化を図ります。これにより、エンジン始動直後の浄化性能を高め排出ガス中のCO、HC、NO<sub>x</sub>等を効率よく低減し、平成19年国内排出ガス規制に適合させています。

エキゾーストパイプ後端部に配置したO<sub>2</sub>センサーは、排気ガス中の酸素濃度を検出することで、燃焼が理論空燃比で行われているか監視し、ECU(エレクトロニック・コントロール・ユニット)に燃料噴射のフィードバックを行います。これにより、定地走行時(60km/h)の燃費は32km/ℓと従来より約7%向上。16ℓ容量の燃料タンクと合わせ長い航続距離を実現しました。

### 排気系



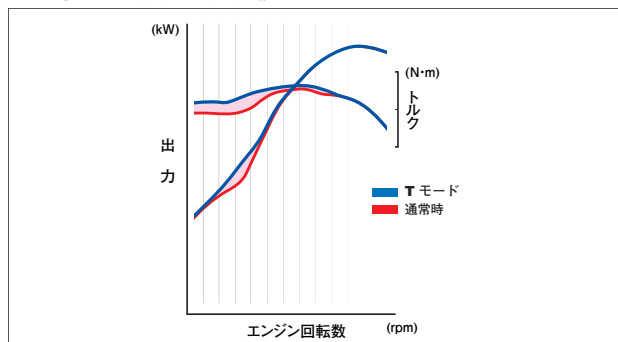
### マフラー構造 キャタライザー部



## Tモード

パワーユニットには、従来から装備しているTモードを引き続き採用。Tモードは、初代シルバーウイング<400>で好評を博した、登坂走行時に威力を発揮する機能で、低・中回転域でトルクを増加させます。このTモードは、左側マスターシリンダーの手前に設けられたTモードスイッチによって、点火時期と燃料噴射量のセッティングを最適化し、登坂路でのパワフルな走りを実現します。

### T・通常モード出力特性比較



### Tモードスイッチ

