

ユニカムバルブトレイン

バルブ駆動方式は、従来のスポーツ=DOHC という価値観には拘りませんでした。VFR1200F は公道用量産車として初採用となるユニカムバルブトレインを採用しています。ユニカムバルブトレインとは、インレットバルブをカムシャフトにより直接駆動し、エキゾーストバルブをロッカーアームで駆動させるという独創的な SOHC 機構です。これにより、従来の SOHC に比べ高回転まで回すことが可能となり、ヘッドの小型化をはかれるため、マス集中とエンジンヘッド廻りの軽量化がはかられました。

前述の左右対称シリンダー配置で、リアヘッドの幅を狭くしたことと合わせて、スリムで足つき性のよい車体レイアウトとし、スポーツツアラーとしての安心感のある走り、卓越した操縦性能、長距離でも疲れにくい乗員スペースの確保に大きく貢献します。



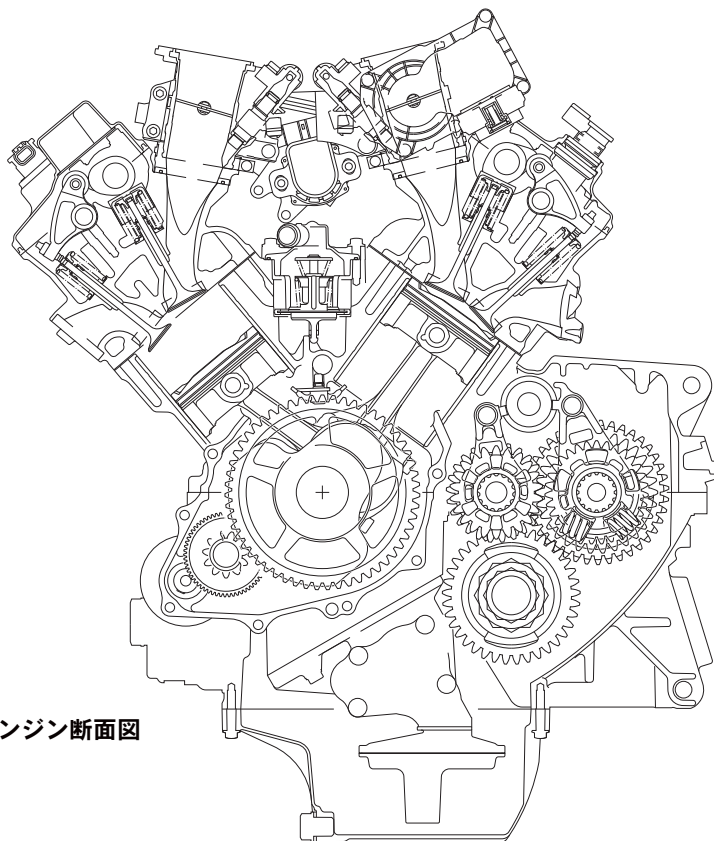
密閉負圧クランクケース

Moto GP にも採用されている密閉負圧クランクケースシステムは、オイルポンプと同軸で取り付けられたスカベンジポンプによりクランクケースの内部を強制的に負圧にすることで、ピストン運動により引き起こされるポンプロスを低減します。

また、クランク室内の余分なオイルが排出されることで、クランクシャフトによるオイル攪拌を低減してフリクションを抑えました。

このフリクション低減により、スロットルレスポンスの向上や燃費の向上に寄与しています。

さらに、ピストン運動によるクランクケース内の圧力変動を抑えることでブリーザ室容積を大幅に小型化でき、ユニカムと相まって従来の V 型エンジンと比較しシリンダヘッド周りのコンパクト化を実現しマス集中レイアウトに貢献しています。



●エンジン断面図