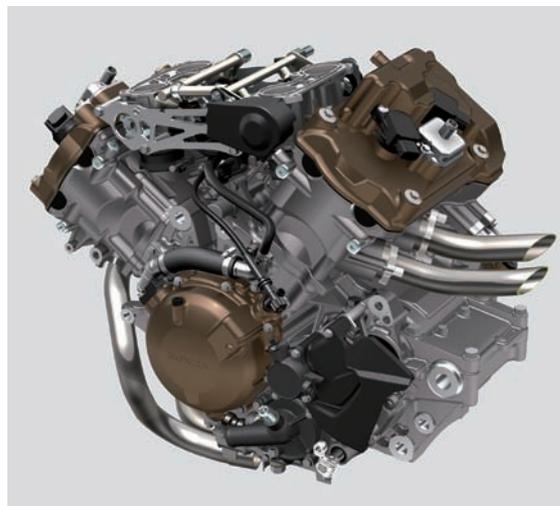


パワーユニットは従来モデルの90°V型4気筒水冷HYPER VTECエンジンをベースに、幅広い走行シーンにおいて快適なライディングを実現するために、低中回転域の出力とトルク向上を図りました。また、ミッションにギアポジション検出機構を追加し、メーター部でギアポジションを表示することで、より快適なライディングをサポートします。さらに、小型スターターモーターを採用するなど軽量化にも配慮しました。加えて、Hondaの大型モーターサイクルとしては初めて、リアアース不要の高効率発電機を搭載し、グリップヒーターなどの豊富なオプション装備に対して十分な発電量を確保しました。



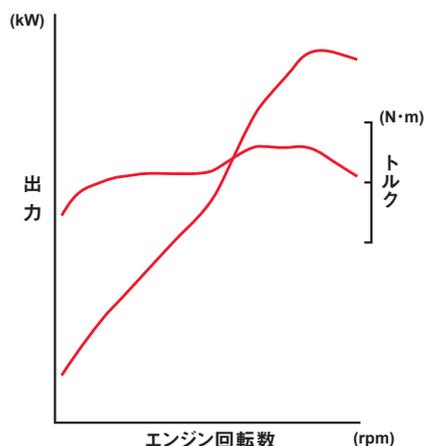
●吸気系

低中回転域では、エアクリーナー内のファンネル管長を従来モデルよりも長くすることで、吸気脈動を利用した充填効率の向上を図り、扱いやすい出力、トルク特性としました。また、高回転域では、ラジエーター上側とエンジン左側に新たにエアガイドを設けることで、新鮮な空気をエアクリーナー周辺へ導入するとともに吸気の整流を促し、スロットルレスポンスとパワー感の向上を図りました。

●排気系

排気システムは、従来モデルに対し排気管長を短くするとともにエキゾーストパイプからマフラーまでの集合形態を4-2-1-1とシンプルにすることで（従来モデル：4-2-1-2）、従来モデルに比べ5kgの軽量化を実現しました。また、上記変更の際に排気脈動のチューニングを施し、スロットル操作に対する低中回転域でのリニアな出力変化と、高回転域での力強いパワーフィーリングの両立を図りました。さらに、エキゾーストパイプ集合部に配置したキャタライザーは、排気管長を短くすることで温度上昇による早期活性化を促し、排出ガス浄化の高効率化を図りました。

■出力特性イメージ図



■マフラー構造図

