

### ●ピストン

CAE解析によりピストン各部の肉厚最適化を図り、従来モデルから重量増加することなく強度を確保し、圧縮比を従来の12.3:1から13.0:1に上げることを可能としました。

また、ピストンリングの表面処理をDLC(ダイヤモンドライクカーボン)に変更することで混合気のシール性向上を図り、よりエネルギー効率を高めました。

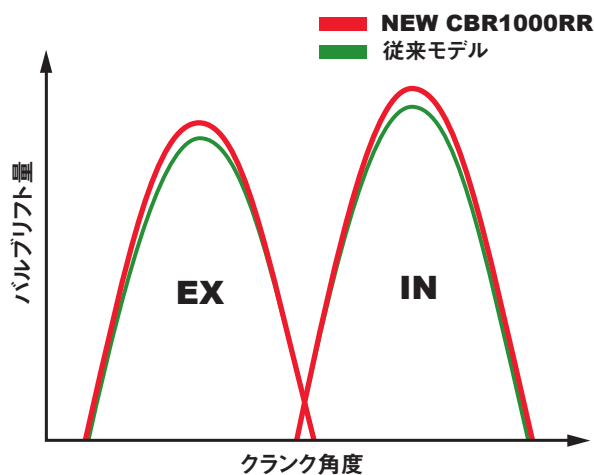


■ピストン&ピストンリング

### ●動弁系

動弁系では、高出力化を図るためバルブタイミングとリフト量をチューニング。高回転化に対応させるためバルブスプリング材質の高強度化を図り、最大出力発生回転数を従来の12,250r/minから13,000r/minへ引き上げて出力向上を図りました。

■バルブリフトカーブ比較イメージ図



### ●ダイレクト・エア・インダクション・システム

ヘッドライト左右に配置された左右のエアインテークからエアクリーナーボックスへ、ダイレクトに大量の空気をスムーズかつ高速で送り込み、吸入空気密度を高めることで、中、高速回転域の力強いソパワースタイルを実感させるダイレクト・エア・インダクション・システムを進化させました。従来からの基本システムを踏襲しながら、吸気ダクト、エアクリーナーボックスを新設計し、吸気抵抗をより低減させることで吸入空気密度を高めました。また、スロットルバイワイヤシステム(別項参照)採用に伴うモーターやギアを追加しながら、スロットルボディの全幅は従来同等を維持してボア径をφ46mmからφ48mmに拡大しました。燃料吐出圧力も従来モデルより最大約14%上げることで燃料の微粒化促進による燃焼効率の向上を図り、力強いソパワースタイルに寄与しています。さらに、レーシングマシンからフィードバックされたファンネルのフラッシュカット形状を採用することで吸入空気の流れを最適化し、スロットルレスポンスをさらに向上させています。

■スロットルボディ比較イメージ図

