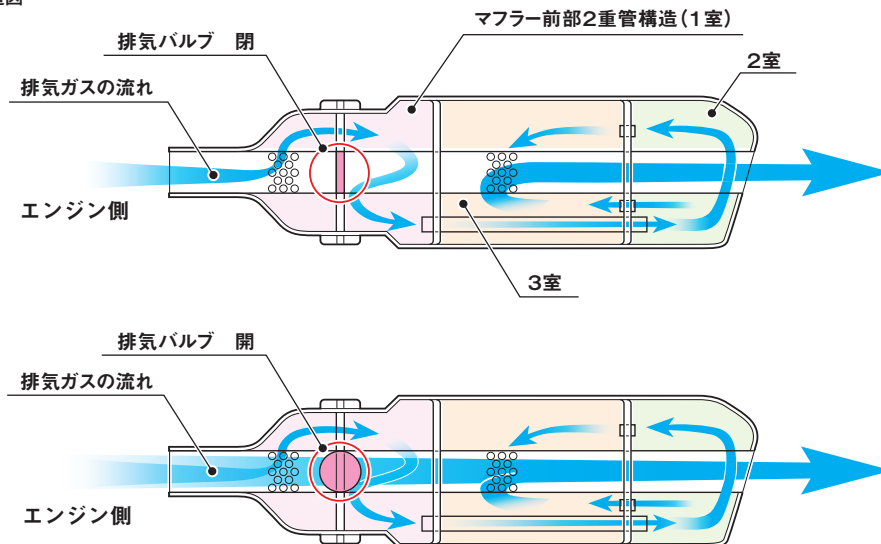


●エキゾーストシステム

操る楽しさをより高めるため、マフラーの軽量化を図りました。新構造のチタン製マフラーを採用し、従来モデルに比べ約2800gの軽量化を達成。これにより、完成車の慣性モーメントを低減し、従来よりも一層のマス集中化に大きく寄与しています。また、マフラー前側パイプ部の2重管構造(特許出願中)により膨張室容積をより有効に使うとともに、サーボモーター駆動の可変排気バルブを2重管の内側パイプ内部に配置。エンジン回転数などに応じてバルブ開度をECUで制御することにより背圧を常に最適化し、低回転での力強いトルク特性と高回転の出力向上を両立させることに大きく寄与しています。またこの構造により、最新の騒音法規に対応しながら直列4気筒ならではの高回転域の吹け上りを演出する官能的なサウンドの実現にも寄与しています。加えて、エキゾーストパイプ集合部に触媒を配置することでマスの集中化を図るとともに、Euro4排出ガス規制に対応しています。

■マフラー内部構造図



●ラジエーター

新しく採用した高密度のコアにより、放熱量を維持しながら全幅を30mm短縮し、約100g軽量化^{*}。完成車の前面投影面積減少にも寄与しています。また、冷却水ホースやホースバンドなど、細部にわたる軽量化も図りました。

^{*} 含 冷却水容量減少分の重量。



■CBR1000RR SPラジエーター部