

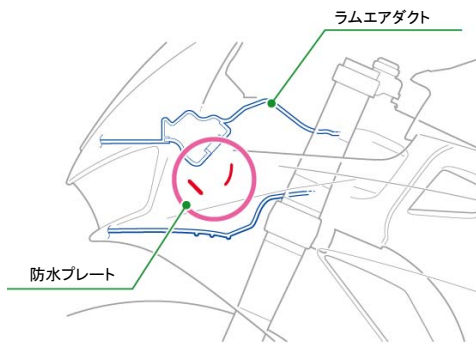
**特許** **CBR600RR**

●**エアマネジメントを徹底的に追求したパテントテクノロジー**※

※特許出願中

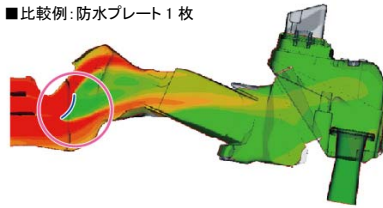
■**ダクト内圧を均等化させた ラムエアダクト**

導入した空気を効率良くスムーズに流すことができる、新発想のラムエアダクトの構造です。ポイントは、ラムエアダクト内の、雨滴等を防ぐために用いられている防水プレートを効果的に活用して、空気密度を最適化する発想です。防水プレートを2枚設け、それぞれの長さ、形状、配置の組み合わせをシミュレーションと数多くのテストにより最適化し、ダクト内空気流の空気密度の均等化に成功しました。ラムエアダクトの吸気効率を最大限に上げるとともに、ヘッドライトの逆スラントによる導風機能をいかに発揮させ、エンジンのパワーフィールとレスポンスを向上させました。

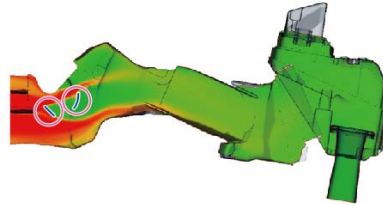


CFD 解析結果 ダクト内空気密度(圧力分布)

■比較例:防水プレート1枚



■新発想ラムエアダクト:防水プレート2枚

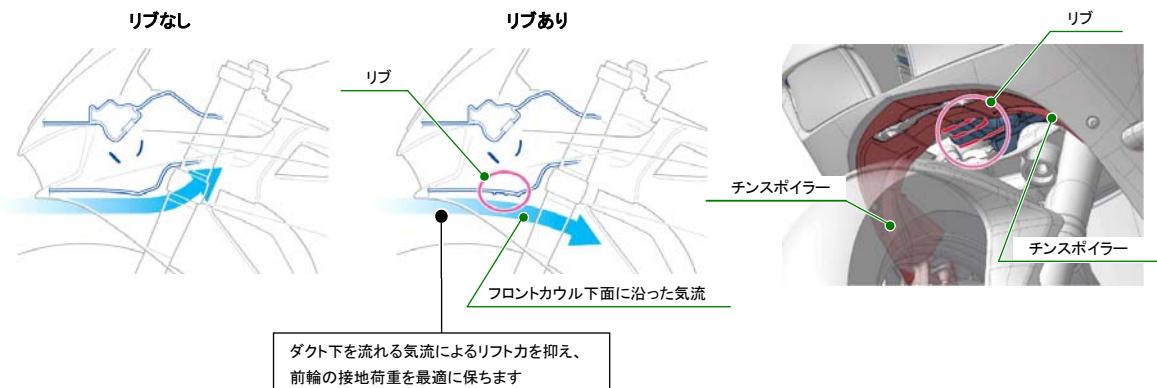


■**エアロダイナミクスを追求した新形状チンスポイラー**

フロントカウル下を流れる走行風をコントロールするチンスポイラーの新形状です。ポイントは、フロントカウル下の中央部に、段差の小さい3列のリブ状の壁を配置したことです。

一般的にカウルなどに設けるチンスポイラーは、一枚のプレートによる壁を形成していますが、New CBR600RRでは、その走りの潜在能力を極限まで引き出すため、空気抵抗を最小にできるチンスポイラー形状を最新の空気流解析を用いて見出しました。

段差を小さくすることにより、空気抵抗を最小にしなが、3列のリブの配置が、フロントカウル下面に沿って流れる気流を効果的に剥離させ、最適な前輪の接地荷重を生み出し、また、フロントカウルまわりの空気流をマネジメントして、コーナリング時の車体の卓越した回頭性を獲得しました。



New CBR600RR は、上記2件を含めて総計4件の特許を出願しています。