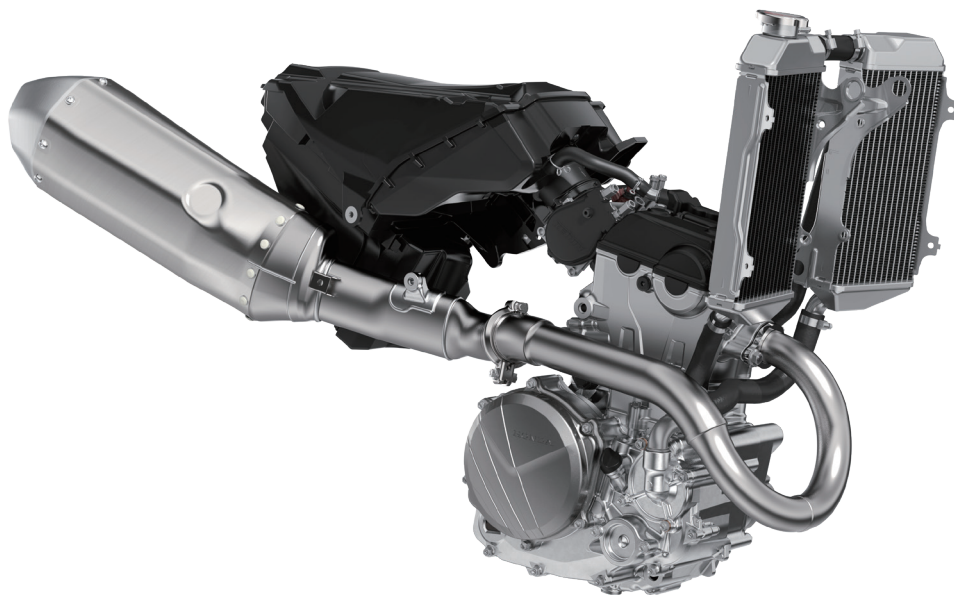


エンジンは、DOHCの特性である高回転域の伸びはそのままに、より低回転域の力強さに焦点をあてて開発しました。

また、吸気系・排気系・冷却系・駆動系を全て見直し、レイアウトを最適化したことで、トータルで高い安定性とタフネス性を実現しています。



変化点

- フューエルインジェクターの搭載角を変更
- ファンネルのコネクティングチューブ新作
- エキゾーストポートのストレート化
- バルブタイミングの最適化
- ギアレシオ変更のためミッションを新作
- シフトドラム形状の変更
- クラッチディスクの枚数を8枚から9枚へ変更
- ラジエーター容量を増加
- エアクリーナー容量の増加
- 軽量のシングルマフラー

効果

- 吸気・排気効率の向上による低回転域のトルクの増大
- シフトドラム形状の最適化によるチェンジフィールの改善
- ギアレシオの最適化による扱いやすさの向上
- クラッチディスク枚数増によるクラッチタフネス性の向上



**吸気系・排気系・冷却系・駆動系のレイアウトの最適化により、
トータルで高い安定性とタフネス性を実現**