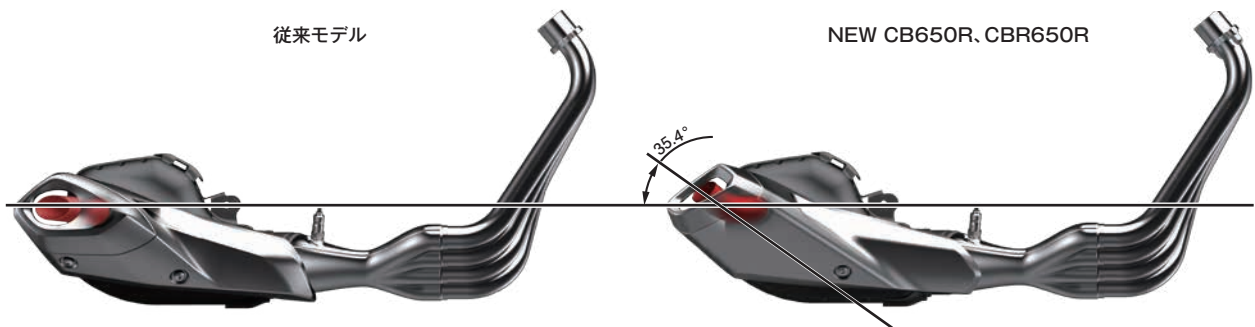


●排気系変更

マフラーは、マス集中化を図った従来からの形式を引き継ぎながらテールパイプ径を従来のφ35mmからφ38mmに拡大し、より排気の「抜け」をよくすることで最高出力向上と胸のすくような吹け上がり感に寄与しています。

また、テールパイプ後端角度を従来からさらに35.4° 上向きに変更することでライダーが排気音をより楽しめる構造としました。これを含めたパワーユニットトータルの変更により、消音性能を維持しながら200~800Hz(低~中音域)帯の音圧を上昇させて、直4ならではのエキサイティングなサウンドを実現しました。

■テールパイプ角度比較イメージ図



●アシストスリッパークラッチ

ライダーの疲労軽減と安心感向上を目的にアシストスリッパークラッチを採用。アシスト機構により、クラッチレバー操作荷重を従来比約12%軽減。また、シフトダウンに伴う急激なエンジンブレーキによる後輪ホッピングを軽減するスリッパ機構を備えることで、扱いやすさを向上させ、より快適でスムーズな乗り味を提供します。

●Honda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)*

リアタイヤの駆動力を制御することで、安心感のある走りを提供するHonda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)を採用。前後の車輪速度差から算出された値に基づき、燃料噴射量調整によるエンジントルクの最適化でリアタイヤの駆動力を制御し、後輪スリップを緩和します。ライダーは走行状況に応じて左ハンドルのTCスイッチによりHSTCをOFFにすることも可能です。

※HSTCはスリップをなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがってHSTCを装備していない車両同様に、無理な運転までは対応できません。