

出力向上とエンジン搭載方法（シングルエンジン）

理論上、一次振動の発生しないボクサーエンジンと異なりシングルモデルは振動をいかに減少させるかがエンジニアの関心事でした。出力を抑えれば振動も抑えられますが市場から要求される出力向上に応えるため新しいモデルになるたび徐々に出力アップが図られました。

R 2 5 / 3 (1 9 5 3) で 1 3 P S (5 8 0 0 r p m) まで向上させましたが既に限界で R 2 6 ではエンジンマウント部にラバーを介在させたラバーマウント式を採用して 1 5 P S (6 4 0 0 r p m) まで向上させました。

この方式でも既に限界（さらなる出力アップは実用的でなくなるの意）のようで R 2 7 では自動車のエンジンマウントと同じ方式のエンジンフローティングマウント式に変更して 1 8 P S (7 4 0 0 r p m) を確保しています。エンジン・ギアボックスを 4 個のラバーダンパーで保持し、シリンダーヘッドはやはりラバーダンパーを介してトップチューブ部で固定しています。

> anschlagpuffer

初期モデルにおいてはこのほかにエンジン前方とギアボックス後方に前後の動きを制御するダンパーが設置されていました。これはイセッタなどの自動車ノウハウのフィードバックだと思われませんがあまり意味がなかったのか、デメリットが大きかったのかわかりませんが直に廃止されたようです。

> stopbumper

これは多分、キックペダルのストッパーではないでしょうか？

これが無いと始動時キックペダルがフレームに当たるようになりキックペダルが折れたり、フレームが凹んだり、ギアボックスが壊れます。また同じ部品がメインスタンドの戻り側ストッパーとして左ダウンチューブに設置されます。

上記のように R 2 7 は高回転型エンジンで圧縮比も高くなっています。