

HONDA®

**SUPER SPORTS
CBX400F**

SUPER SPORTS CBX400F

INTEGRA

400マルチいまクライマックス!



CBX400F INTEGRA

熱きロードの覇者、CBX400F。
いま、エアロダイナミクス・テクノロジーの精粋を身にまとい、
再び興奮を呼び覚ます。

CBX400F



CBX400Fの開発テーマ。それは、“レーサーの熱い血を秘めた、革新のスーパーマルチを創ること”だった。
そのために、ホンダは、数かずのレーシングマシンで、かちとり、実証した、先進のテクノロジーを惜しみなくこの1台に注いだ。
そして、いま、400マルチの頂点を極めて疾駆する。そのCBX400Fに、ニュータイプ、CBX 400F インテグラ、誕生。
エアロダイナミクス・テクノロジーの結晶、本格フェアリングを日本で初めて標準装備して、
ひと際きわ立つスーパースポーツ・イメージ。かくして、速さはシルエットになった。

NEW CBX400F
INTEGRA

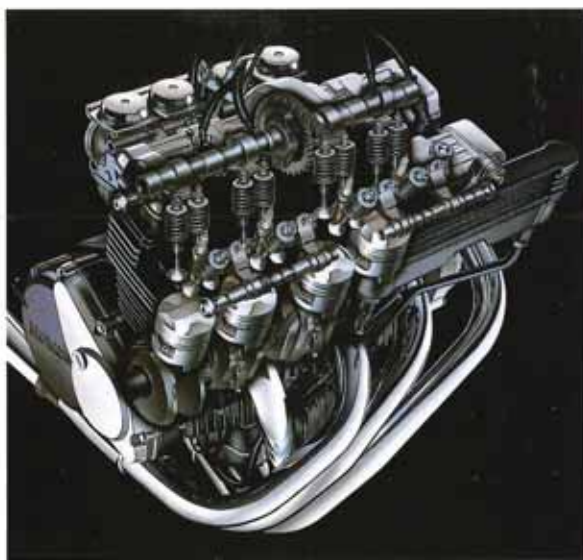


プロリンクインボード・ベンチレーテッドディスク、TRACなど、革新メカ満載 そして、日本初、本格フェアリングとウインカーキャンセラーを装備したCBX

48PS/11,000rpmの強力パワーを引き出した

DOHC・4気筒・16バルブエンジン。

高回転・高出力と中低速域・高トルクを兼ねそなえたDOHC16バルブエンジン搭載。言うまでもなく、高出力は、高回転によって引き出されますが、ネットは回転数を上げることによって、フリクション（機械摩擦）が大きくなり、パワーロスを生じてしまうこと。そこで、ホンダのエンジン研究スタッフは、コンロッドを始めあらゆる部材の材質を再検討。強度を高めながら軽くするという手法を開発。高回転時における大幅なフリクション・ダウンを実現しました。さらに、動力伝達ロスを徹底して減少させるために、シャフト1本、ギア1枚、ナット1個にいたるまで詳細な図面検討をあらゆる角度から行なったことも、エンジンの軽量、コンパクト化に大きく役立ちました。また、コンパクト燃焼室の採用による熱エネルギー効率の向上。さらに大径の吸・排気バルブおよび狭いバルブ角による吸・排気効率のアップ。そして、メカニカル・フリクションの徹底軽減などによって、このハイ・パワーを実現させています。CBX400Fの迫力をいやがうえにも高める、クロスしたエキゾーストパイプ。No.1-4、No.2-3のこの連結は、中低速での強力なトルクアップに寄与。スーパースポーツならではのシャープな加速を生み出します。また、吸入抵抗を極限までおさえ、吸入効率を大幅に向上させるとともに、コールド発進時の息つき現象を追放し、始動の際に微妙にスロットルを加減する必要をなくした高吸入効率バイスターター式キャブレターを採用。スキッシュ効果のすぐれた燃焼室設計とあいまって、燃焼効率を格段に高め、40km/ℓの低燃費とハイ・パワーを両立。さらに、オイルパンを小さく、エンジンをコンパクトにしたリザーバータンク。メンテナンスフリーのオートカムチェーン・テンショナー。アジ



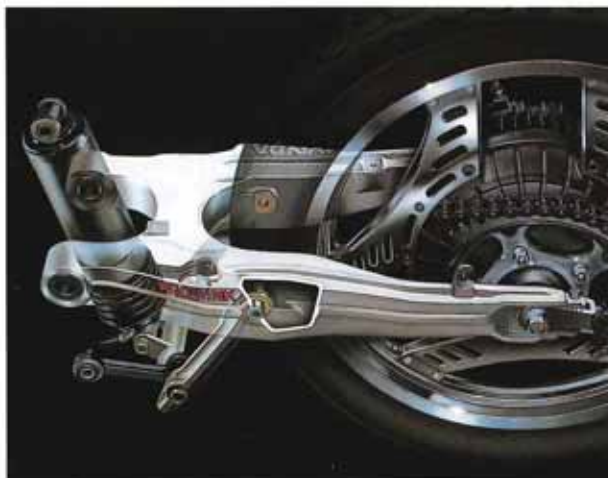
ヤストスクリュー方式タペット調整。1本掛けカムチェーン。電子進角式フルランジスタ・イグニッションユニット。など、ユニークなメカニズムをふんだんに採り入れています。#60km/h定燃費。

“ソフトな乗り心地”と“際立つ操縦安定性”。

革新の足、プロリンク・エアサスペンション。

スイングアームとクッションユニットの間に「クッションアーム」、「クッションコンロッド」の2つのリンクを介し、この原理を応用したプロリンク・エアサスペンション。もともと、このサスペンションは、最もハードな走りを要求されるオフロードで高い性能を発揮するよう開発したものです。それをオンロードに採用した場合、どのようなポテンシャルを示すか。この点に多くの研究時間をかけるとともに、徹底的なトライをくり返した結果、スーパースポーツCBX400Fのフットワークを高い次元でささえる機構として完成させることに成功しました。たとえば、一

般走行ではソフトなクッション特性を示しますが、コーナーで大きなGがかかったとき、つまり深く沈み込んだときは、それに応じてハードなクッション特性を示します。このように、アクスルのスピードに対してクッションのスピードがプログレッシブに変化する特性。これが“快適な乗り心地”と“すぐれた操縦安定性”という相反する2つの条件を、たくみに両立させたのです。スイングアームは、世界初の超軽量中空アルミキャスト。クッションアームやクッションコンロッドは鍛造品。非常に大きな力を受けるこうしたパーツの部材にも、信頼性の高い素材と最新の技術を駆使。強度を高めるとともに軽量化を図っています。フレーム構造は、プロリンク専用設計のダブルクレードル・フレーム。タンク下に大径の1本パイプを採用。振動をよく吸収するとともにタンク容量を大きくした、たくみな構造です。エンジンを下からささえるフレームは2本構造とし、エンジン後部でスイングアームと接続。シート下部のフレームは小径パイプを使用。剛性と同時に、軽量化をこども追求しました。エンジンはフレ



ムに4カ所締付け、そのうち振動伝達にいちばん影響のある1カ所のみラバーマウントを施し、振動の低減化を図った新しいフレームとなっています。

インボード・ベンチレーテッドディスク・ブレーキ。そして、

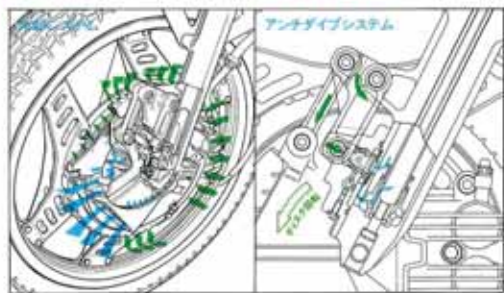
ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構「TRAC」。

ブレーキにおける、これからの課題は、効き味の追求だ。そう確信したホンダは、制動フィードバックの良い鋳鉄をディスクプレートに採用し、それをインボード・タイプとした画期的なブレーキシステム、インボード・ベンチレーテッドディスク・ブレーキを開発しました。このブレーキが従来と最も大きく違うのは、ブレーキのキャリパーです。ふつう、キャリパーはディスクの外周側からはさむようにして置かれています。ところが、このブレーキのキャリパーは、まったく逆に、ディスクの内径部からディスクをまたいではさむ構造を採用。この結果、ディスクと一体となって回転する遠心ファンを、ディスク外周に設けること



成のCBX400F。 X400Fインテグラ。

ができたのです。大きな吸入口から取り入れられた冷却風は、ベンチレーテッドタイプのディスクプレートで冷却し、このファンにより強制的に排出されます。強制排出は、冷却風の吸入量をふやすという好結果を生んで、放熱効果をさらに高めたのです。また、熱膨張によるプレートの変化を、たくみな構造設計で防いだことで、きわめて鳴きにくいディスクブレーキになりました。いわゆる、真綿フィーリングの効き味をもたらす、まったく独創的なブレーキシステムの出現です。このブレーキシステムと



呼応して誕生したのが、ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構 (Torque Reactive Antidive Control)。その名の通り、ブレーキトルクでアンチダイブを効かす先進のメカニズムです。「TRAC」には、2つの大きな特長があります。ひとつは、ブレーキトルクを機械的に拾ってアンチダイブ・ピストンを作動させ、減速度に応じたアンチダイブ効果を得ていること。そのため、アンチダイブ効果はブレーキングの強弱に応じて最適に働きます。さらにもうひとつの特長は、ブレーキング時に突起物乗り越え、衝撃を受けたときは、アンチダイブ効果が自動的にキャンセルされ、通常の沈み込み現象が素早く得られること。このため、より安定した制動状態が確保できます。このアンチダイブ機構は、ドライバー1本で効きかたを4段階に調節可能です。

ハイ・クオリティ、そして軽量・コンパクト。

新時代のスーパースポーツにふさわしい充実の装備。

- コムスターの極限を追求。ブーメランタイプのスポーツコムスター。タイヤはもちろんチューブレス。●コーナリング時に、そのふんばりがものをいうワイドリム。●際立つロードホールディングと操縦安定性のよさ。フロント・エアサスペンション。●軽く、強靱な最高級素材ジュラルミン鍛造のセパレートハンドル、ブレーキ/チェンジ両ペダル。●肉抜きしたアルミキャストの軽量ステップホルダー。●耐久性の高いロングライフ・シール付チェーン。●17ℓ入り大容量燃料タンク (オートコック付)。●低いエンジン重心位置。軽量・コンパクトなフレーム設計による、足着き性のよい低シート高 (775mm)。●透過光と光る指針で夜間も見やすいスピード&タコメーター。ひと目で残量が確認できる燃料計を装備。●リアウインカー、テールライトを一体化したコンビネーションライト。●750ccクラスと同じ大径ハロゲン・ヘッドライト (60/55W)。●シートは、施錠付の横開閉式。後方に、便利な小物入れを装備。



エアロダイナミクス・テクノロジーの 徹底追求から生まれた、スーパー・エアロ・フォルム。

風圧によって生じるライダーの疲労を軽減。

快適なロング・ツーリングをもたらす本格フェアリング。

世界で活躍するロードレーサーで蓄積されたエアロダイナミクス (空気学)・テクノロジー。そのノウハウのすべてを投入し



て誕生した「CBX400Fインテグラ」。市販車で日本初の本格的フェアリングを標準装備。アップ型スクリー

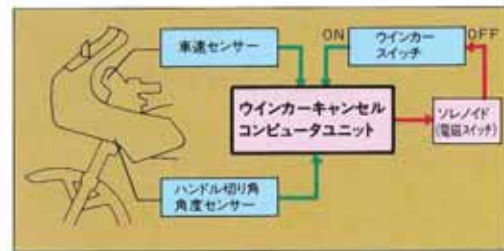


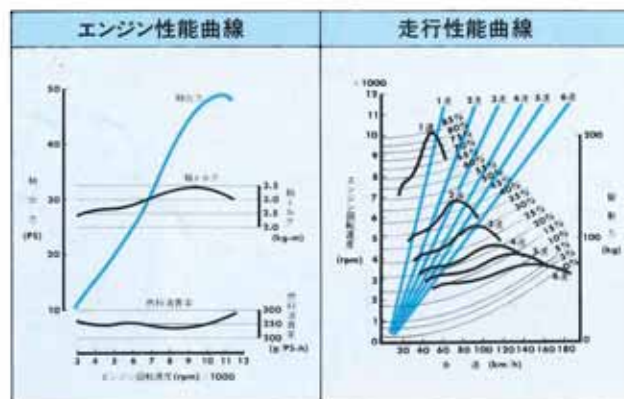
ンが、走行中の風の流れを効果的に移動させ、風圧によるライダーの疲労を柔らげます。このため、ハイスピード・ロングランでも、快適な走行が楽しめます。そして、ヘッドからテールへ洗練のシルエットを生み出すインテグラル・フォルム。まさに、駿足スーパースポーツ・イメージ。ハイウェイで、街なかで、ひと際あざやかに引き立つスタイリングです。

2つのセンサーがコーナリング状態を感知。

日本初、便利なウインカーキャンセラー。

交差点で右・左折する場合、ウインカーをONにすると、コーナリング終了直後にウインカーがキャンセルされる。2輪車では国内初のシステム。ハンドル切り角センサーと車速センサーが、コーナリング状態を感知し、コンピュータがキャンセルの作動を指令。停車中は、ハンドルを左右に動かしても、ウインカーはキャンセルされません。また、ウインカースイッチは、レーンチェンジに便利な2モーション式です。





SPECIFICATIONS (内はINTEGRA)	
型式	NC07
全長(m)	2.060
全幅(m)	0.720
全高(m)	1.080(1.275)
軸距(m)	1.380
最低地上高(m)	0.140
シート高(m)	0.775
車両重量(kg)	189(196)
乾燥重量(kg)	173(180)
乗車定員(人)	2
燃費(km/ℓ)	40(60km/h定地走行テスト値)
登坂能力(tan%)	0.46(約25度)
最小回転半径(m)	2.2
エンジン型式	NC07E・空冷4サイクルDOHC4バルブ4気筒
総排気量(cc)	399
内径×行程(mm)	55.0×42.0
圧縮比	9.8
最高出力(PS/rpm)	48/11,000
最大トルク(kg-m/rpm)	3.4/9,000
キャブレター型式	VE50A
始動方式	セルフ
点火方式	フルトランジスタ
潤滑方式	圧縮空気噴射式
潤滑油容量(ℓ)	3.0
燃料タンク容量(ℓ)	17
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式6段リターン
変速比	1速 2.769 2速 1.850 3速 1.478 4速 1.240 5速 1.074 6速 0.921
減速比	1次 2.565(チェーン) 2次 3.000(チェーン)
キャスト(度)	26°00'
トレール(mm)	97
タイヤサイズ(前)	3.60H18-4PR(チューブレス)
(後)	4.10H18-4PR(チューブレス)
リムサイズ(前)	MT2.15×18
(後)	MT2.15×18
ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク(インボード・ベンチレーテッドディスク)
(後)	油圧式ディスク(インボード・ベンチレーテッドディスク)
懸架方式(前)	テレスコピック(円筒空気バネ併用)
(後)	スイングアーム(プロリンク)
フレーム形式	ダブルクレードル

※本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。
※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。
※定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。

楽しくバイクに乗るために、ホンダからお知らせ。

身につけよう。安全運転の正しい知識と良いマナー。

乗る人とバイクがひとつになってこそ、正しい走行が楽しめます。バイクの世界を、より快適にひろげるために、ぜひお読みください。

バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

ヘルメットはS、SGマークつきのものを正しくかぶり、あごひもはキチンと締めましょう。また、身体にフィットした長袖、長ズボン、そして動きやすく、よく目立つ服装を心がけましょう。

HMS(ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で、安全運転の知識と様々な技術を習得させましょう。

乗車技術の級別審査にチャレンジし、さらに上のクラスの二輪車をめざしたい...そんなライダーのために、鈴鹿サーキットと、交通安全センター「福岡」、埼玉県桶川市の「レインボー」にHMSがあります。ここでは、専門のインストラクターが直接指導にあたり、幅広い技術と知識のレッスンをこなしています。受講のお申し込みは、お近くのホンダ販売店へどうぞ。

ホンダ・デートランド「走れる展示場」。

バイクとデートノそんな楽しい気分をバイクにお乗りいただけるのが、ホンダ・デートランド「走れる展示場」です。ファミリーバイクからスポーツバイクまでが常時待機。乗って、走って、比べて、納得のいく一台が選べいただけます。詳しくはお近くのホンダ販売店へお問い合わせください。

素晴らしいライダー仲間「セーフティクラブ」。

仲間と行くツーリングの楽しさは格別です。セーフティクラブは、安全運転の知識と技術を、楽しい活動の中で向上させるクラブです。どなたでもご入会いただけます。なお、ホンダ販売店、ホンダSFでは、同クラブ結成のお手伝いもいたしております。

目で見ると安全運転「SAFETY2&4」(ツーランドフォー)。

安全運転の技術と知識を、見て読んで身につける楽しい月刊誌「SAFETY2&4」。購読のお申し込みは、お近くのホンダ販売店、ホンダSFへ。

バイクの「何でも博士」が、あなたのお近くにいます。

安全運転普及指導員は、安全な乗り方・服装など、幅広い技術と知識を身につけた、いわばバイクの「何でも博士」です。あなたのお近くのホンダ販売店やSFで、安全運転普及指導員がお待ちしております。

二輪車の「安全運転」に関するお問い合わせは、各支店のホンダ安全運転普及本部・地区事務局へどうぞ。

安心のサービスネット——ホンダSFは、全国約210ヵ所。

ホンダSFは全国ネットワークですから、ツーリングのときでも安心して点検・整備が受けられます。

ふれあいの場所——ホンダSR。

二輪車、四輪車、発電機、船外機などホンダが誇る新製品を一堂に展示している、すてきなショールームです。ぜひ一度お立ち寄りください。SRは各支店所在地(但し、北海道を除く)にあります。

標準現金価格 CBX400F ツートンカラータイプ ¥485,000/ソリッドカラータイプ ¥470,000 CBX400F INTEGRA ¥549,000

(北海道、沖縄および一部離島を除く)



お求めやすく便利な「ホンダクレジット」*Hello! Good Rider* 忘れずに!
をご利用ください。
お支払い金額とかなんか手続まで、ホンダのバイクが
お求めいただけます。(クレジットカードはございません)

■ヘルメットを正しくかぶりましょう。■点検整備を忘れずに。■安全のため改造はやめましょう。
●安全速度で走りましょう。●カーブではスピードをひかえめに。●追越しは余裕をもって。
●自分を目立たせるため、早朝・夕方の方の「ヘッドライト早め点灯」を。



HONDA

本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6-27-8

お問い合わせは左記の販売店、または下記へどうぞ。
東京支店 〒150 東京都渋谷区神宮前6-27-8 ☎03(498)3251
名古屋支店 〒460 名古屋市中区千代田1-7-2 ☎052(261)2671
大阪支店 〒530 大阪府北区南堀町7-31 ☎06(313)1171
九州支店 〒812 福岡市博多区紙巻町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土蔵1-11-2 ☎022(25)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231