

HONDA®

新登場

THE TOP OF INLINE FOUR
CBX750F



アンダーカウルはオプションです。

この写真は、テストコースでの走行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、無理のない走行をしましょう。

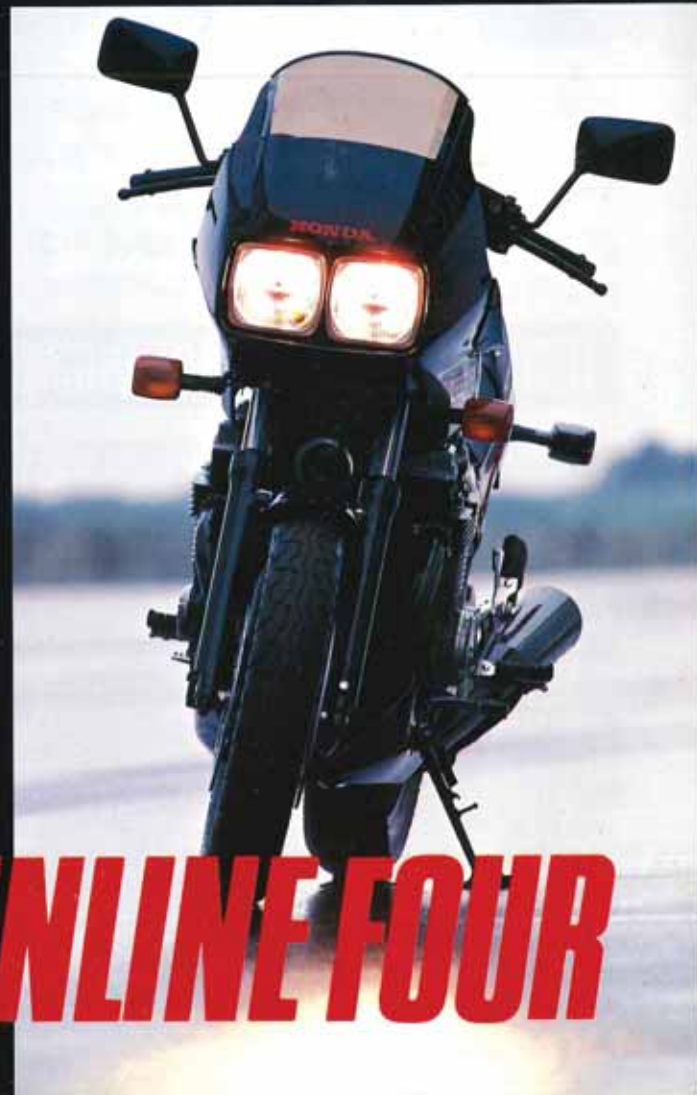




アンダーカウルはオプションです。

CBの歴史にいま、新しい1ページが加えられた。 インライン4の頂点、CBX750F誕生。

750の先駆車としてエポックを築き、常にスポーツ・モーターサイクルの良き指標となってきたCBにいま、Xの名を冠して、新たな頂点を示すバイクが誕生しました。ザ・トップ・オブ・インライン4、CBX750F。このニューマシンに搭載されたエンジンは、軽量・コンパクトながら高回転・高出力を引き出す最新鋭パワーユニット——第3世代のインライン4。圧倒的なパフォーマンスが、スポーツ・モーターサイクルの領域にニューゾーンを切り開きます。ヘッドライトは750cc市販2輪車初のデュアル方式。空力テクノロジーを駆使したフェアリングと相まって、見るからに精悍なフォルムを形造っています。さらに、フルアジャスタブルのプロリンク、トリプル装備のディスクブレーキ、アンチダイブシステムのTRACなどのメカニズムも新タイプを採用、ハイグレードな走りをもたらしています。数かずの栄光につつまれたCBの歴史は、いままた新たに、加速しはじめたのです。



THE TOP OF INLINE FOUR

ハイパワーで、しかも軽量、コンパクト、メンテナンスフリー。さらに独創のバックトルククリミ



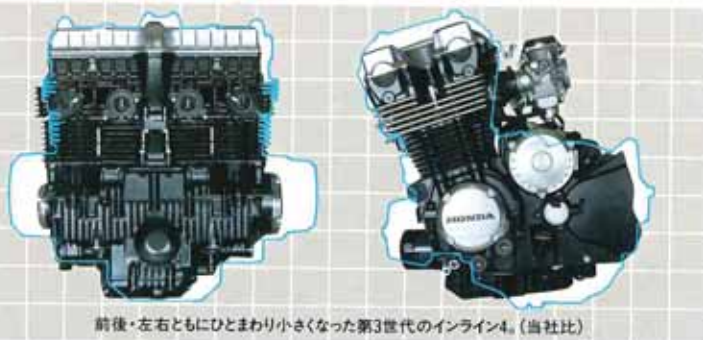
1968年。東京モーターショーで、それまでのモーターサイクルの概念をことごとく打ち破る、1台のビッグマシンが発表されました。ホンダドリームCB750 Fourです。その搭載エンジンこそ、日本における量産車初の前傾直列4気筒SOHC、すなわち第1世代のインライン4でした。その10年後、DOHC16バルブの究極的メカニズムをたずさえた、第2世代ともいべきインライン4が登場、CB750Fに搭載されました。そして、驚くほどの小型・軽量化を果たし、より高性能化を実現した第3世代のインライン4が誕生。CBX750Fに搭載されたのです。この第3世代のインライン4は、油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター、油圧クラッチ、プライマリーシャフトを省いた動力伝達機構、背面置型ACジェネレーターなど革新のメカニズムを搭載。ハイパワーはもとより、軽量・コンパクト化、徹底的といえるメンテナンスフリー化を一挙に実現した、画期的なエンジンです。

LIGHTWEIGHT & COMPACT ENGINE

マシンの操縦安定性にも大きく貢献した、
軽量・コンパクト設計。

最高出力77PS/9,500rpm、最大トルク6.5kg-m/7,500rpmの強大なパワーとトルクを発揮するとは思えないほどエンジン本体は軽量・コンパクトタイプに設計されています。この軽量・コンパクト化の実現は、従来、エンジン側面にあったACジェネレーターを強制空冷式としてエンジン後背部へ配置するというレイアウトによって、横幅を大幅に狭くできたからです。前後長については、従来のインライン4が、クランクシャフトからクラッチへの動力伝達をプライマリーシャフトを介して行っていたものを、プライマリーシャフトなしで直接メインシャフトに伝わるようにし

て短縮化をはかりました。こうしたパワーユニットのコンパクト化によって、エンジンを車体前方寄りの理想的な位置にレイアウトすることができ、最適な前後重量バランスを確保。操縦安定性を飛躍的に向上させたのです。また、エンジンの軽量化は、そのエンジンを支えるフレームの軽量化にも役立ち、マシン全体の軽量化に大きく寄与しています。



前後・左右ともにひとまわり小さくなった第3世代のインライン4。(当社比)

DOHC 16-VALVE

LIGHT WEIGHT 82kg

HYDRAULIC VALVE
CLEARANCE
AUTO-ADJUSTER

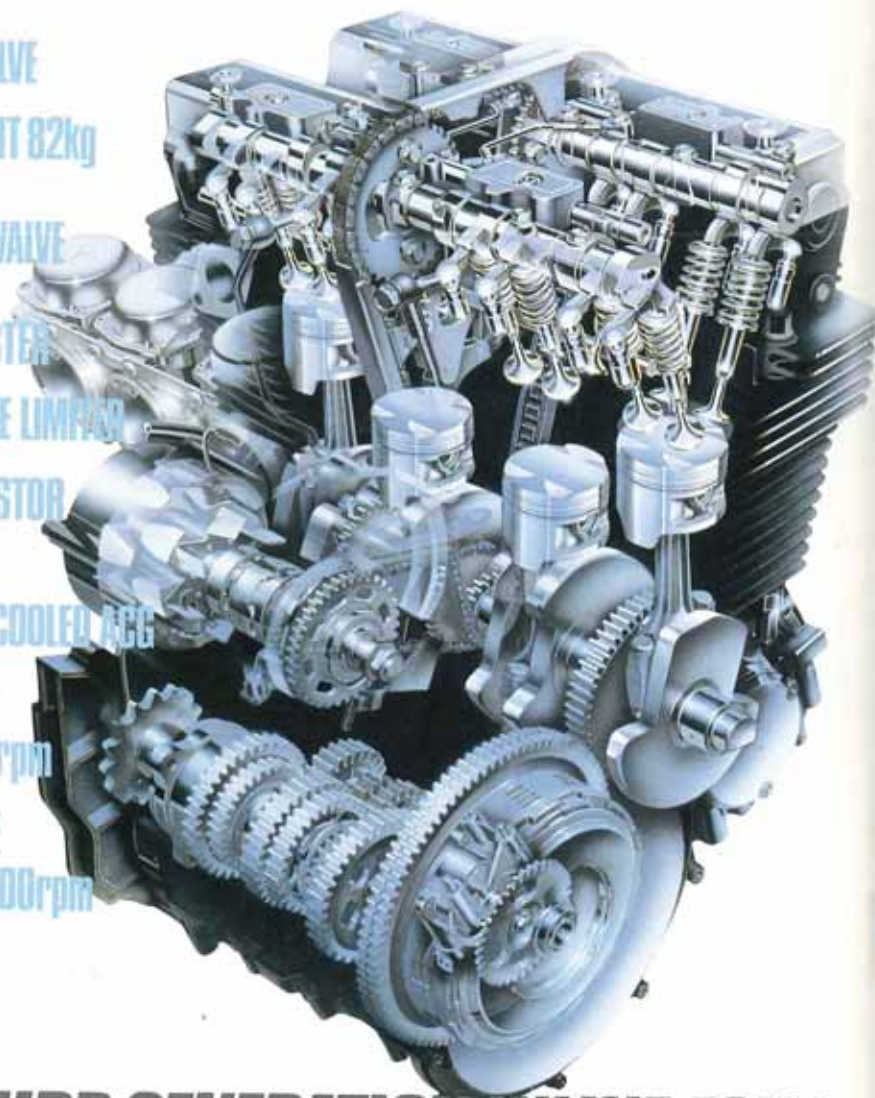
BACK TORQUE LIMITER

FULL TRANSISTOR
IGNITION

FORCED AIR COOLED ECG

MAX POWER
77PS/9,500rpm

MAX TORQUE
6.5kg-m/7,500rpm



THE THIRD GENERATION INLINE FOUR

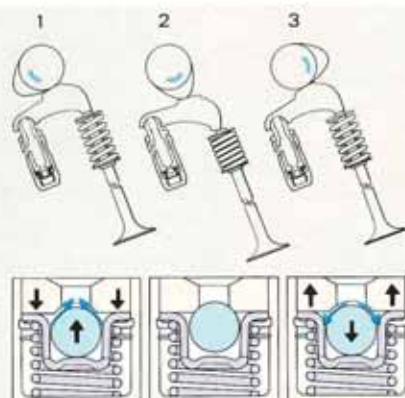
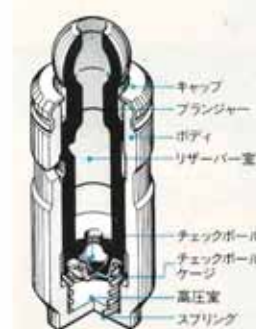
ツター機構も内蔵。最新鋭の第3世代インライン4。

HYDRAULIC VALVE CLEARANCE AUTO-ADJUSTER

油圧式バルブクリアランス・オートアジャスターをはじめ、数か所のメンテナンスフリー化を達成。

高回転時でもきわめてすぐれた追従性を示す高精度のメカニズム、油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター。エンジンの温度変化によってバルブクリアランスが変化しても、つねに自動的にゼロラッシュに調整。このため、従来のタペット機構のようにクリアランス調整を行なう必要がまったくありません。また、いわゆるタペット音と呼ばれるメカノイズもほとんど発生しません。しかも、カムプロ

油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター



作動解説

- ①カムシャフトがロッカーアームに動きを伝える前は、プランジャーはスプリングの力だけでロッカーアームに押しつけられる。
- ②カムが動き、ロッカーアームを押し始めると、プランジャー内のオイルが上方に移動。チェックボールを押し上げ、リザーバー室と高圧室の間がふさがれる。このため高圧室内の圧力が一気に高まり、ロッカーアームを強い力で支持。ロッカーアームはバルブリフター側だけが動き、バルブを押し下げる。
- ③バルブリフトが終了すると、高圧室内の圧力は下降。チェックボールが下がり、プランジャーも元の位置に復帰。再びスプリングの力だけでロッカーアームに押しつけられた状態となる。①～③を通してバルブクリアランスはつねにゼロに保たれている。

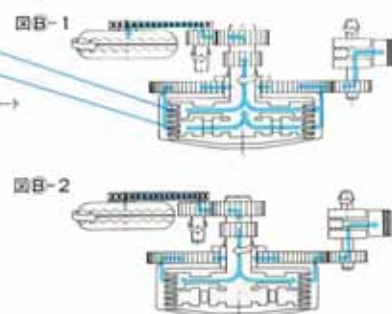
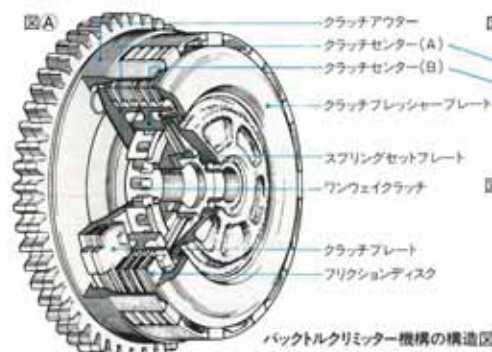
BACK-TORQUE LIMITER

急激なシフトダウン時にもスムーズな走行を約束するバックトルクリミッター機構。

もともとこのメカニズムは、4サイクル・ロードレーサーのNR500、RS1000RWのために開発されたものです。4サイクルエンジンは、エンジンブレーキの効きがすぐれて

フィールをつねに正確にトレースするため、低速から高速域までのトルクとパワーの向上にも寄与しています。さらに、このエンジンのメンテナンスフリー化は、カムチェーン調整が不要のオートカムチェーンテンショナー、クラッチレバーの遊び調整のいらない油圧クラッチ、ブラシ交換の必要がないブラシレスACジェネレーター、ポイントレスの電子進角式フルトランジスタ・イグニッションユニットなど各部にわたっています。

のように、エンジンと後輪の双方からのトルクを伝える通常のクラッチ部分(クラッチセンター(A))と、エンジンからのトルクのみを伝えるワンウェイクラッチ部分(クラッチセン



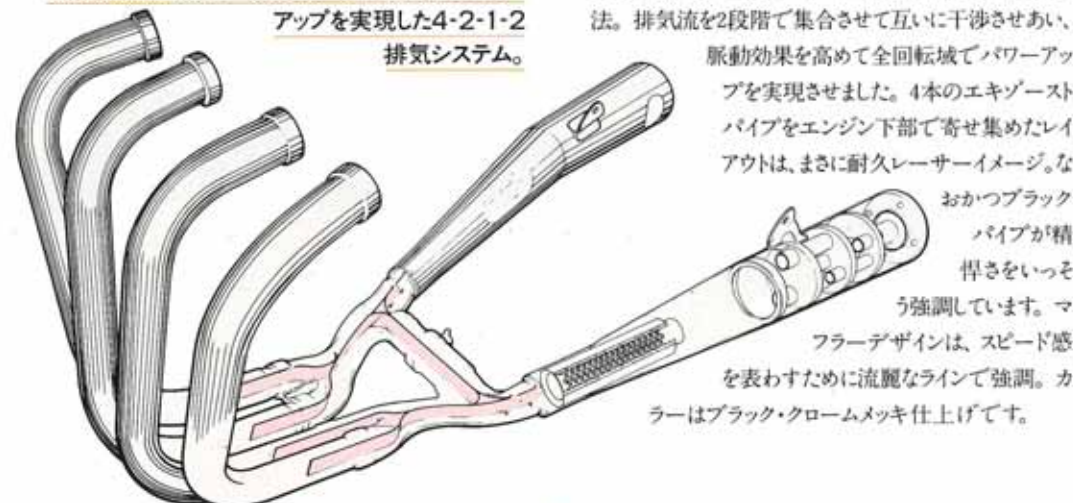
バックトルクリミッター機構の構造図。

ター(B))の二重構造になっています。図B-1のように、エンジンパワーを後輪に伝える場合はクラッチ全体で動力伝達します。一方、図B-2のように、後輪からのバックトルクを受け付け場合には、クラッチセンター(A)のみでトルクを伝えます。このため、クラッチ容量は約1/2となり、

バックトルクが過大になると、一瞬スリップし、エンジン側へのトルク伝達をカット、後輪のホッピングが防止されます。過大なバックトルクを逃がした後は、クラッチは元通りつながりますので、エンジンブレーキの効き味は変わりません。

4-2-1-2 EXHAUST SYSTEM

排気の流れをスムーズにし、全回転域でパワーアップを実現した4-2-1-2排気システム。



この排気システムは、4→2→1→2という流れをつくる新手法。排気流を2段階で集合させて互いに干渉させあい、

脈動効果を高めて全回転域でパワーアップを実現させました。4本のエキゾーストパイプをエンジン下部で寄せ集めたレイアウトは、まさに耐久レーサーイメージ。な

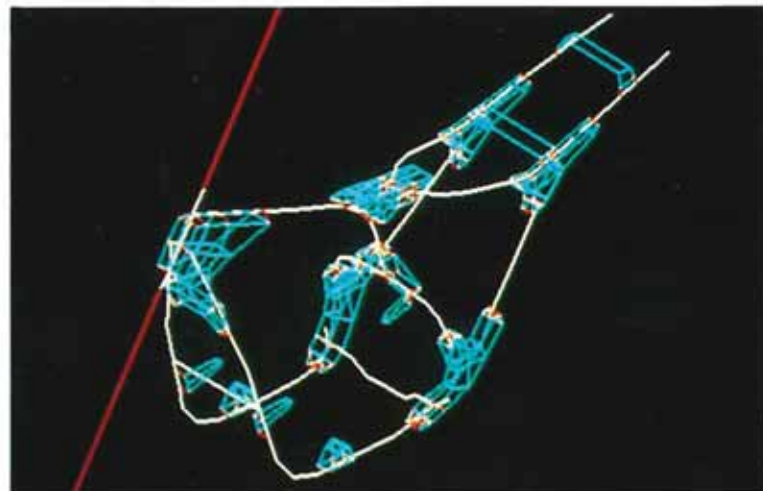
おかつブラックパイプが精悍さをいっそう強調しています。マフラーデザインは、スピード感を表わすために流麗なラインで強調。カラーはブラック・クロームメッキ仕上げです。

デュアルヘッドライトが耐久レーサーをイメージする。迫力のフェイスと、充実のフル

COMPUTER ENGINEERED FRAME

コンピュータを導入し、軽量・高剛性を高次元で両立させたダブルクレードル・フレーム。

2輪フレームの強度・剛性・応力などの解析をコンピュータによって徹底して行なう、ホンダ独自のコンピュータ解析システム(CAE)(Computer Aided Engineering)。



FULLY ADJUSTABLE PRO-LINK

リモコンでダンピング調整ができるニュープロリンク。乗り心地、操縦安定性もさらに向上。

リンク比とセッティングの見直しにより、乗り心地と操縦安定性を高めたニュープロリンク・エアサスペンション。このプロリンクは、ダンピング調整をアジャストノブでリモートコントロールできます。アジャストノブは右側サイドカバー近くに配置しました。ダンピング調整はテンション側

CBX750Fのダブルクレードル・フレームは、この(CAE)によって生まれました。鋼管と鋼板のそれぞれの素材の特長をたくみに生かしたフレーム構成。剛性を高めながら驚くほどの軽量化を実現。ダウンチューブは、オイルクーラーへオイルを導く通路。合理的な設計です。



3段階。エア圧の調整によりクッションの硬さが変えられるので、走行条件に合わせて最適のセッティングができます。なお、ピボット部に加えリンク部にもニュードルローラーベアリングを使用。全ストローク域で作動性が高まり、乗り心地がさらに向上しました。

TRIPLE DISKS & NEW TRAC

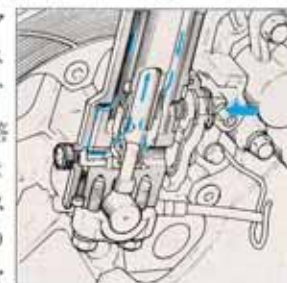
フロントはダブル、リアはシングルの新設計トリプルディスクブレーキ。

スーパースポーツの走りにもふさわしい制動力を得るため、フロントに2枚、リアに1枚のトリプルディスクブレーキを採用。さらに、放熱性の良い焼結パッドを装着し、耐ペー

パーロック、耐フェード性を高めています。ブレーキキャリパーはもちろん、ホンダ独自のデュアルピストン方式。ディスクは軽量化をはかった新デザイン・サイクロイドパターンのフラットディスク。バネ下重量を軽減し、軽快な運動性を得ています。

フロント16インチホイール、オールアルミ製ブーメランコムスター、そしてコンパクトなニューTRAC。

レーシングマシンのコンセプトを採り入れたフロント16インチホイール。その軽さと強靱さで軽快なフットワークを生む、ブラックアルマイト加工の軽量アルミ製ブーメランコムスター。軽量・コンパクトにまとめ、足まわりをスッキリさせたニューTRAC(ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構)。また、フロント・エアサスペンション側3段階のアジャスタブル機構を採用しています。



ニューTRACブレーキ時のオイルの流れ。

DUAL HEADLIGHT

精悍かつ迫力あるフェイスを創りだす、デュアルヘッドライトとオイルクーラー。

CBX750Fのスタイリング上の最大ポイントは、750cc市販2輪車初のデュアルヘッドライト。ハロゲン仕様で照射角が広く、45W/45W×2で圧倒的な光量を誇ります。デュアルヘッドライトの下にはオイルクーラーをレイアウト。冷却風を効率よく導入できる位置なので冷却効率にすぐれ、エンジンの高速信頼性アップに寄与しています。このデュアルヘッドライトとオイルクーラーがもたらすフロントフェイスの迫力は、まさに耐久レーサーイメージです。

AERODYNAMIC FAIRING

エアロスポイラーを装着した、タンク一体デザインの固定式フェアリング。

フロントからリアへ、インテグレートされたスタイリングに見事に溶け込むフェアリング。ボディマウントのため、タンクとの一体感が自然で、流麗なラインを構成しています。そのフェアリングの下方部に、横に張りだしているのがエアロスポイラー。このエアロスポイラーの役目は、高速走行中に、前方からライダーに向かって吹きつける空気の流れを、ライダーの両脇をすり抜けて後方へ導くようにしたこと。したがって、高速になるほど効果を発揮し、ハイウェイでの快適な走行をもたら

CBX

フェイスと、充実のフレーム、足まわり。

DUAL HEADLIGHT

精悍かつ迫力あるフェイスを創りだす、デュアルヘッドライトとオイルクーラー。
CBX750Fのスタイリング上の最大ポイントは、750cc市販2輪車初のデュアルヘッドライト。ハロゲン仕様で照射角が広く、45W/45W×2で圧倒的な光量を誇ります。デュアルヘッドライトの下にはオイルクーラーをレイアウト。冷却風を効率よく導入できる位置なので冷却効率にすぐれ、エンジン的高速信頼性アップに寄与しています。このデュアルヘッドライトとオイルクーラーがかもし出すフロントフェイスの迫力は、まさに耐久レーサーイメージです。

AERODYNAMIC FAIRING

エアロスポイラーを装着した、タンク一体デザインの固定式フェアリング。
フロントからリアへ、インテグレートされたスタイリングに見事に溶け込むフェアリング。ボディマウントのため、タンクとの一体感が自然で、流麗なラインを構成しています。そのフェアリングの下方部に、横に張りだしているのがエアロスポイラー。このエアロスポイラーの役目は、高速走行中に、前方からライダーに向かって吹きつける空気の流れを、ライダーの両脇をすり抜けて後方へ導くようにしたこと。したがって、高速になるほど効果を発揮し、ハイウェイでの快適な走行をもたら

& OIL COOLER

EQUIPMENT

新デザインの、ワイドで見やすいメーター類。ボルトメーターも標準装備。

パノラマミックにデザインされたメーターパネルは、ビッグ・スーパースポーツにふさわしく、まさにコックピットのようにです。左にスピードメーター、中央にタコメーター、右にボルト&フューエルメーターを配置しています。インジケータランプ類は上面にレイアウト。機能的で見やすいデザインです。

CBX750Fの豪快な走りを支える卓越した装備・仕様の数かず。

- マシンの旋回性能を高めた、新バターンのチューブレスタイヤ。
- フロントフォークのネジレを抑えるとともに、エアガイドの役目も果たすスタビライザー。
- 大型で明るいテールライト。
- ブッシュすればキャンセルできる、便利で使いやすいウインカースイッチ。
- ハンドルは、軽く剛性にすぐれたアルミ合金と鋼管で構成。

イン。レーサーイメージにあふれ、迫力あるスタイリングを生みだしています。

てくれます。エキゾーストパイプの下部に取りつけたアンダーカウル(オプションパーツ)も、すぐれた空力テクノロジーデザ



ーム、足まわり。



& OIL COOLER

EQUIPMENT

新デザインの、
ワイドで見やすいメー
ター類。ボルトメーターも
標準装備。

パノラマミックにデザインされたメー
ターパネルは、ビッグ・スーパースポ
ーツにふさわしく、まさにコックピットのよう
です。左にスピードメーター、中央にタコ
メーター、右にボルト&フューエルメ
ーターを配置しています。インジケー
ターランプ類は上面にレイアウト。機能
的で見やすいデザインです。

CBX750Fの豪快な走りを支える
卓越した装備・仕様の数かず。

- マシンの旋回性能を高めた、新バ
ターンのチューブレスタイヤ。
- フロントフォークのネジレを抑えると
もに、エアガイドの役目も果たすス
タビライザー。
- 大型で明るいテールライト。
- プッシュすればキャンセルできる、便利で使いやすい
ウインカースイッチ。
- ハンドルは、軽剛性にすぐれたアルミ合金と鋼管で
構成。



- ハンドル中央部に配置した、ステアリングロック機構と
一体式のイグニッションスイッチ。
- シートはロック付きの脱着式。後方に小物入れを設置。
- レーサーイメージあふれるエアファンネル風カバー。

イン。レーサーイメージ
にあふれ、迫力あるス
タイルリングを生みだしてい
ます。



てくれます。エキ
ゾーストパイプのト
部に取りつけたアンダ
ーカウル(オプションパーツ)
も、すぐれた空力テクノロジーデザ





CBX750F標準現金価格¥698,000(北海道、沖縄および一部離島を除く)

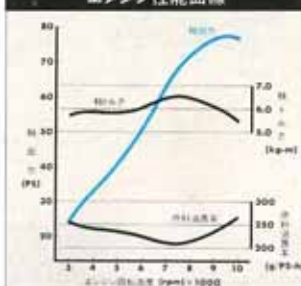
SPECIFICATIONS

型式	RC17	点火方式	フルランジスタ
全高(m)	2.145	潤滑油方式	圧送潤滑併用式
全幅(m)	0.740	潤滑油容量(l)	3.6
全長(m)	1.240	燃料タンク容量(l)	22
軸距(m)	1.465	クラッチ形式	湿式多板ダイヤフラムスプリング
最低地上高(m)	0.145	変速機形式	常時噛合式6段リターン
シート高(m)	0.795	変速比	1速 3.000
車両重量(kg)	238	2速 2.235	
乾燥重量(kg)	217	3速 1.750	
乗車定員(人)	2	4速 1.434	
燃費(km/l)	36(60km/h定地走行テスト値)	5速 1.240	
登坂能力(tanδ)	0.46(約25度)	6速 1.115	
最小回転半径(m)	2.8	減速比1次/2次	1.780/2.812
エンジン型式	RC17E	キャスト(度)	27°00'
総排気量(cc)	747	トレール(mm)	93
内径×行程(mm)	67.0×53.0	タイヤサイズ	前 110/90-16 59H 後 130/80-16 66H
圧縮比	9.3	ブレーキ形式	前 油圧式ダブルディスク(デュアルピストンキャリパー) 後 油圧式ディスク(デュアルピストンキャリパー)
最高出力(PS/rpm)	77/9,500	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(円筒空気バネ併用プロリンク)
最大トルク(kg-m/rpm)	6.5/7,500	フレーム形式	ダブルクレードル
キャブレター型式	VE64		
始動方式	セルフ		

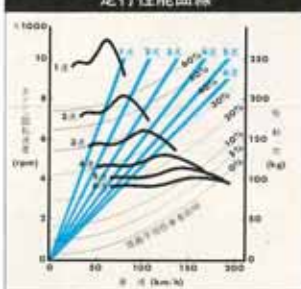
※定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。

※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。※本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。

エンジン性能曲線



走行性能曲線



Hello! Good Rider

身につけよう。安全走行のためのルールとマナー。

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。

ヘルメットはJIS、S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。あみだ・目深にかぶると危険です。同乗される方も、ヘルメットは必ずかぶりましょう。

●点検整備を忘れずに行ないましょう。

快適なライディングは、手入れの行き届いたバイクから生まれます。乗る前には必ず点検整備を。ぜひ習慣づけてください。

●安全のため改造はやめましょう。

バイクの構造や機能に係る改造は、法律に触れることはもちろん、操縦性を悪化させたり、排気音を大きくしたり、ひいてはバイクの寿命を縮めることになります。バイクは正常な状態で乗りましょう。

●バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

ライディング時に求められる服装は、まず機能に徹していることです。道路上でよく目立ち、身体にフィットした長袖、長ズボンが好ましく、運転しやすく動きやすいものをお選びください。

●HMS(ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で、安全運転の知識と確かな技術を習得しましょう。

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」、埼玉県橘川の「レインボー」、交通安全センター「浜松」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/そんな楽しい気分が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ーパー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、

●安全速度で走りましょう。

バイクの性能や自分の運転技術、そして路面状況や天候条件に合わせて、ゆとりある速度で走りましょう。

●カーブではスピードをひかえめに。

スピードオーバーでカーブに入ると、大きくふくむことがあります。カーブには十分にスピードを落として入りましょう。

●追越しは余裕をもって。

遠くに見えても、対向車は約2倍の速度で追ってきます。十分な余裕をとって、安全を確かめてから追越ししましょう。

●早朝・夕方「ヘッドライト早め点灯」を。

早朝や夕方の走行は、周囲の暗さに合わせて、他の車から確認されにくくなります。早めにヘッドライトを点灯して、できるだけ目立つようにしましょう。

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。

●目で見える安全運転「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、安全な乗り方や運転技術・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ホンダSFで、安全運転普及指導員がお待ちしております。

●バイクの「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。



お求めやすく便利な「ホンダクレジット」をご利用ください。

わずかな現金といえど手続きで、ホンダのバイクが手求めいただけます。(クレジットカードは不要です)

HONDA
本田技研工業株式会社
東京都港区神宮前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 大阪市北区南堀町7-31 ☎06(315)1171
 九州支店 〒812 福岡市博多区祇園町8-7 ☎092(291)5131
 仙台支店 〒980 仙台市土樋1-11-2 ☎022(251)6171
 北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231

CBX750F-K-312版