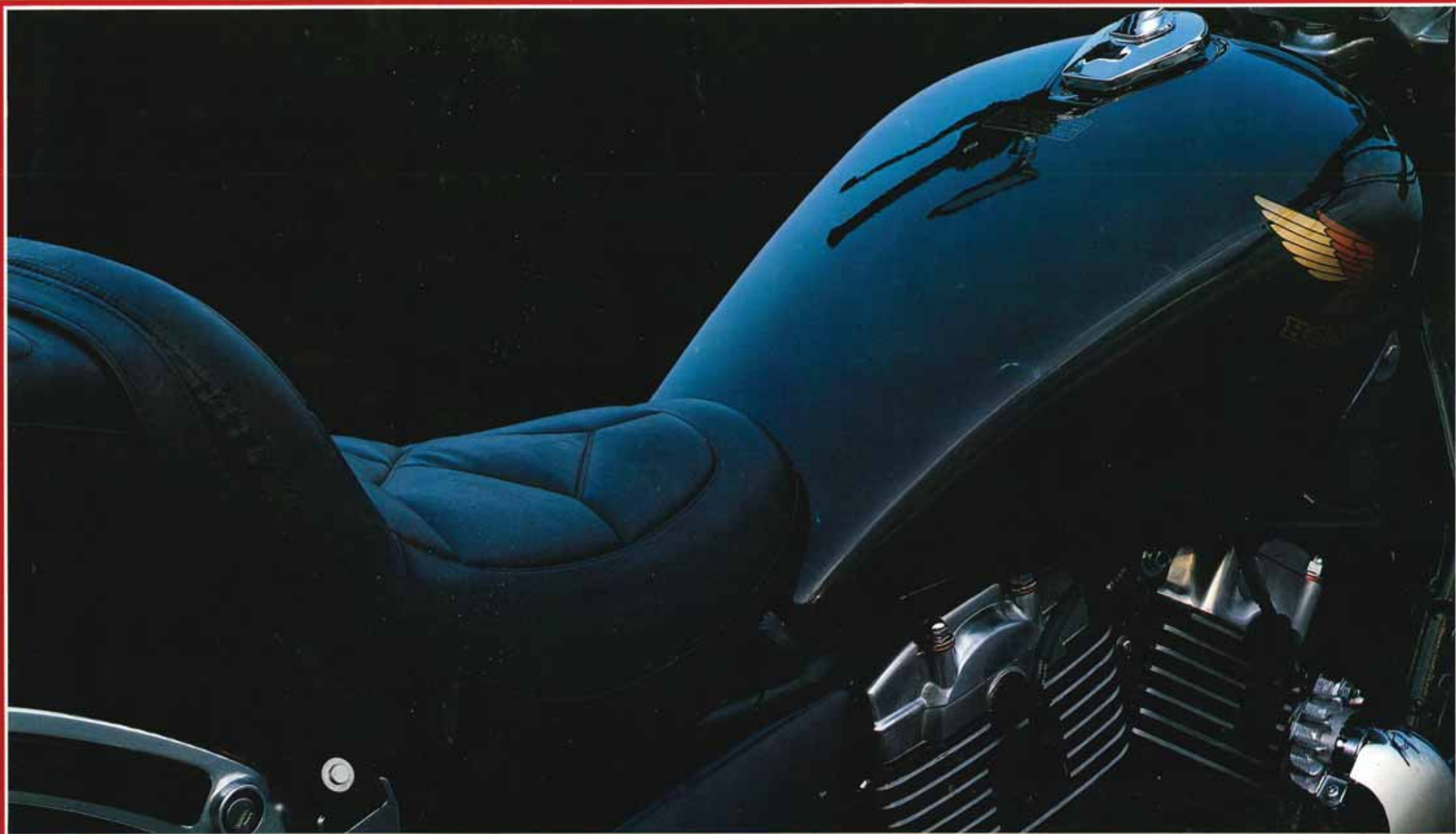


HONDA®

ザ・ニュー・エイジ・アメリカン

NEW *NV750 Custom*



時代を呼吸して。 いま、新たなビッグVツイン。

見るからに、エモーションを呼び起こす姿が、ここにある。
心をとらえ、高鳴らせずにはおかぬかたちが、ここにある。

力感あふれるばかりの、巨大なVツインのたくましさ。
小さく精悍なティアドロップ・タンク。鞍を思わせるシート。
長い前脚。うねる排気管。ワイド&ファットな後輪。
艶やかに深いボディカラー。随所に燦くクロームの銀。
トラディショナル・アメリカン・カスタムの粋が、ここにある。

だが、これは、ただならぬビッグVツイン。ホンダの作品。
トラッドなスタイリングにひそむ、スーパー・テクノロジー。
限りなく伝統の味を生かしつつ、メカニズムはあくまで先端。
ザ・ニュー・エイジ・アメリカン〈NV750カスタム〉

80年代の息吹きを響かせて、旅立つ。



て。 ビッグVツイン。

姿が、ここにある。
ちが、ここにある。

ンのたくましさ。
を思わせるシート。
ットな後輪。
くクロームの銀。
辛が、ここにある。

ン。ホンダの作品。
ー・テクノロジー。
ズムはあくまで先端。
カスタム>
て、旅立つ。



Vは進展する。

トラッドスタイルにびたり似合う狭角V。男らしさをみなぎらす太いトルク。マッシブな排気サウンド。

この魅力をそのまま、ホンダはVを進展させた。伝統のアメリカン・カスタムを現代に甦らせた。

〈NV750カスタム〉。その画期的な心臓、狭角45度ビッグVツイン。狭角45度でありながら、あの90度Vのように、一次振動を理論上^{ゼロ}とした。

パワーが、高回転の伸びが、そして乗り心地が、ちがう。水冷4サイクルOHC3バルブ45度V型2気筒エンジン。

いまでもなく世界初。世界のビッグVツイン・ファンへの、ホンダが「おとどけする、これが答え。Vはいま、新しくなった。



<位相クランク>で、狭角V2エンジンから一次振動が消えた。バルブクリアランス調整が不要 バックトルクが制御された。ビッグVツインのイメージを、ホンダの独創が続々と変えた。

一次振動“0”を狭角で実現。

世界に例のない<位相クランク>の誕生。

これまでの常識では、V型エンジンは90度V以外は一次振動が出るもの、とされてきました。乗り心地をスポイルする一次振動を軽減するには、パワー・ロスや重量増加を承知のうえで、バランサーを使うのも常識でした。ホンダの技術陣は、不可能と思われていた狭角Vツインの一次振動“0”に挑戦、それを成しとげたのです。<NV750カスタム>のエンジンは、この車のスタイリングにふさわしいプロポーションの45度Vという狭角。ホンダならではの<位相クランク>テクノロジーが、バランサーなどをいっさい用いずに、一次振動を消したのです。



<位相クランク>—右図をごらんください。Vツインの2本のコンロッドのクランクピンの位置が異なっています。これが<位相クランク>です。これまでなら、2本のコンロッドは同じ位置すなわち、同軸に設計されるのが常識。ホンダは、独自のアイデアに基づいてコンピュータを駆使し、一次振動を“0”にする理論数式を完成、同時に理論を実現する技術も開発しました。



位相クランク
一次振動が“0”になる



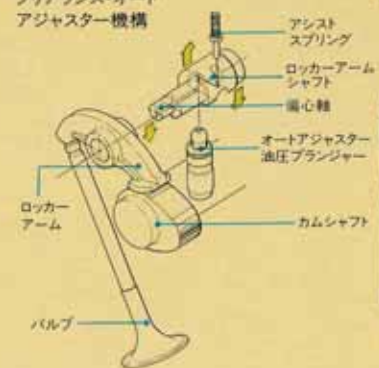
同軸クランク
90度以外では一次振動発生

$\alpha = 180 - 2(\theta)$ ——これが理論数式。この数式の θ に、望むVの角度をおきます。すると α に、クランクの位相角度数値が出ます。45度Vならば $90 = 180 - 2(45)$ 。クランクの片方を90度位相させればよいのです。ちなみに90度Vをあてはめてください。 α は0になり、この場合は同軸でよいことがわかります。この数式によってホンダは、好みの角度で一次振動が“0”のVをつくるのが可能です。しかもこの<位相クランク>は一体鍛造。高度な鍛造技術があってこそつくりえたものです。一次振動のない乗り心地の快適さ。それはアメリカン・カスタムに加わった新鮮な魅力。思いきりロングツーリングを楽しめる<NV750カスタム>の新しい世界です。

画期的なメンテナンスフリー。しかもエンジン性能をフルに引き出す油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター。

バルブクリアランス調整——通称“タペット調整”は、きわめて重要な、しかしいささか面倒なメンテナンスのひとつでした。<NV750カスタム>は、もはやこのメンテナンスは不要。油圧式のクリアランス自動調整装置を開発しました。下図のように、油圧を利用したプランジャーの働きで、バルブとロッカーアームは常にぴったり接触。いわゆるバルブクリアランスはゼロなのです。バルブクリアランスは、主にバルブの熱変化による伸縮に対応するために必要だったもの。<油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター>の採用によって、バルブの熱変化に完全に対応。冷えている始動時から高温の高回転時まで、すぐれた追従性でバルブ開度を一定に、かつ正確に保ちます。そのため、メンテナンス・フリーとあわせてエンジン性能をフルに発揮させる、画期的なメカニズムです。

油圧式バルブ
クリアランス・オート
アジャスター機構



オートアジャスター
油圧プランジャー



2つのインテークポートから送り込まれた混合気は、2個のプラグで点火。そのため、燃焼室内の混合気は、素早くまんべんなく燃えひろまります。そして、排気ガスは、大径のエキゾーストポートからスムーズに排出。吸入・燃焼・排気ともにすぐれたシステムです。

吸・排気効率、燃焼効率ともにすぐれた<3バルブ・2プラグ>方式。

ホンダが熟成させた3バルブ方式に、さらに磨きをかけたのが、このエンジン。すぐれた吸・排気効率は、油圧式バルブクリアランス・オートアジャスターによるバルブの正確な作動とあいまって、より高効率。このハイメカニズム



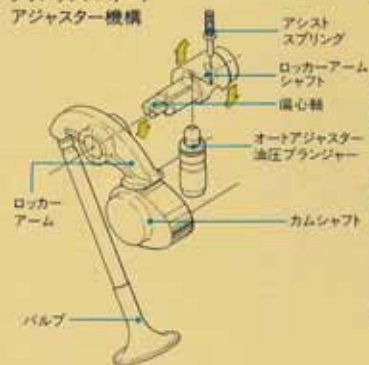
インテーク2個、エキゾースト1個の3バルブ方式。さらにホンダ独自の2プラグ方式によるユニークなシステム。

振動が消えた。バルブクリアランス調整が不要になった。
イメージを、ホンダの独創が続々と変えた。

画期的なメンテナンスフリー。しかも エンジン性能をフルに引き出す<油圧式 バルブクリアランス・オートアジャスター>。

バルブクリアランス調整——通称「タペット調整」は、きわめて重要な、しかしささか面倒なメンテナンスのひとつでした。〈NV750カスタム〉は、もはやこのメンテナンスは不要。油圧式のクリアランス自動調整装置を開発しました。下図のように、油圧を利用したプランジャーの働きで、バルブとロッカーアームは常にぴったり接触。いわゆるバルブクリアランスはゼロなのです。バルブクリアランスは、主にバルブの熱変化による伸縮に対応するために必要だったもの。〈油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター〉の採用によって、バルブの熱変化に完全に対応。冷えている始動時から高温の高回転時まで、すぐれた追従性でバルブ開度を一定に、かつ正確に保ちます。そのため、メンテナンス・フリーとあわせてエンジン性能をフルに発揮させる、画期的なメカニズムです。

油圧式バルブ
クリアランス・オート
アジャスター機構



オートアジャスター
油圧プランジャー



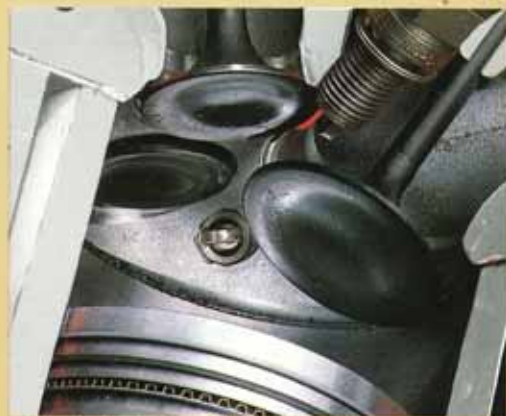
燃焼室上面



2つのインテークポートから送り込まれた混合気は、2個のプラグで点火。そのため、燃焼室内の混合気は、素早くまんべんなく燃えひろがります。そして、排気ガスは、大径のエキゾーストポートからスムーズに排出。吸入・燃焼・排気ともによすぐれたシステムです。

吸・排気効率、燃焼効率ともによすぐれた 〈3バルブ・2プラグ〉方式。

ホンダが熟成させた3バルブ方式に、さらに磨きをかけたのが、このエンジン。すぐれた吸・排気効率は、油圧式バルブクリアランス・オートアジャスターによるバルブの正確な作動とあいまって、より高効率。このハイメカニズム



インテーク2個、エキゾースト1個の3バルブ方式。
さらにホンダ独自の2プラグ方式によるユニークなシステム。

に、2プラグ方式をプラス。理想的な位置におかれた2つのプラグが、ビッグボアの燃焼室に強力な着火を行います。その火焰伝播時間は1プラグの場合の約1/2。その分、点火時期を遅らせられるため、ノッキングが起きにくく、ドライバビリティはグンと向上。燃焼効率ももちろん高まって、すぐれた燃費性能を発揮。〈NV750カスタム〉のたくましいパワーと経済性の両立を、このユニークな方式が成しとげています。

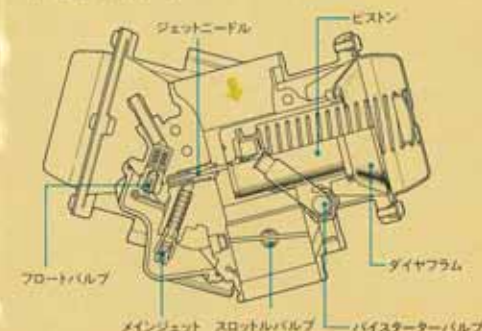
コンパクトで高性能。

ホンダの誇るスラント型VDキャブレター。

もちろん〈NV750カスタム〉専用設計。

ホンダのV型エンジンの大きな特長は、Vのために開発された独自のキャブレターを持っていること。すでにV4シリーズなどで実証済みの高吸入効率を誇るスラント型VDキャブレターです。これをNV750のために新設計。フロートの油面変化の影響を受けずコンスタントに安定した混合気を送り込むのも、このキャブレターならではの。もちろん始動にコツのいらないバイスター方式です。

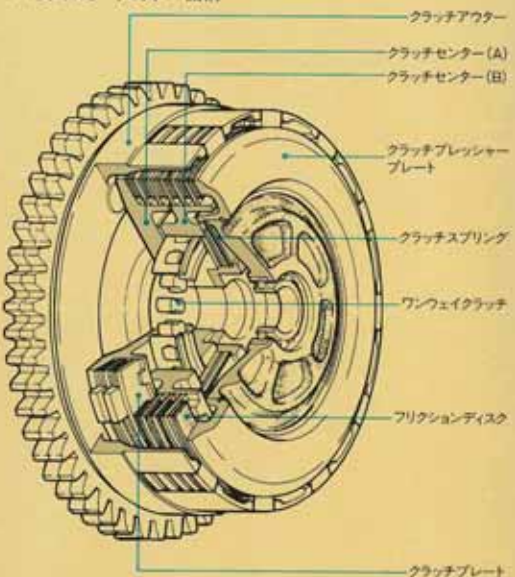
スラント型VDキャブレター



スムーズライディングを生み出す 革新のメカニズム。

〈バックトルク・リミッター〉を新装備。

急激なシフトダウン時に起きる、後輪からのバックトルクを一瞬減少させる、ホンダ独自のすばらしい機構です。エンジンブレーキが急激にかかったとき、後輪の上下動をおさえるための、いわばショックアブソーバーの役目を果たすのが、この〈バックトルク・リミッター〉。過度のバックトルクが発生した時のみ、瞬間この機構が働き、クラッチ容量を約1/2に減少させるのです。それによってショックバックトルク・リミッター機構



後輪から過度のバックトルクが戻ってきたときは、ワンウェイクラッチの部分がトルクを伝達しないので、クラッチ容量が約1/2になり、バックトルクによるショックがやわらげられる。

になった。

に、2プラグ方式をプラス、理想的な位置におかれた2つのプラグが、ビッグボアの燃焼室に強力な着火を行います。その火焰伝播時間は1プラグの場合の約1/2。その分、点火時期を遅らせるため、ノッキングが起きにくく、ドライバビリティはグンと向上。燃焼効率ももちろん高まって、すぐれた燃費性能を発揮。〈NV750カスタム〉のたくましいパワーと経済性の両立を、このユニークな方式が成し上げています。

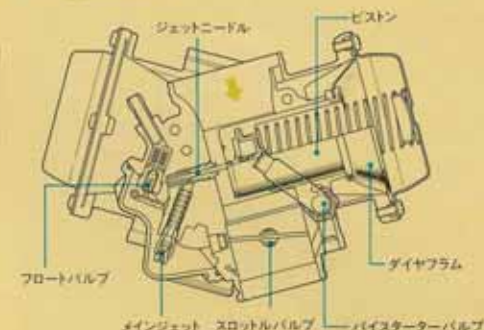
コンパクトで高性能。

ホンダの誇るスラント型VDキャブレーター。

もちろん〈NV750カスタム〉専用設計。

ホンダのV型エンジンの大きな特長は、Vのために開発された独自のキャブレーターを持っていること。すでにV4シリーズなどで実証済みの高吸入効率を誇るスラント型VDキャブレーターです。これをNV750のために新設計。フロートの油面変化の影響を受けずコンスタントに安定した混合気を送り込むのも、このキャブレーターならでは。もちろん始動にコツのいらないバイスターター方式です。

スラント型VDキャブレーター

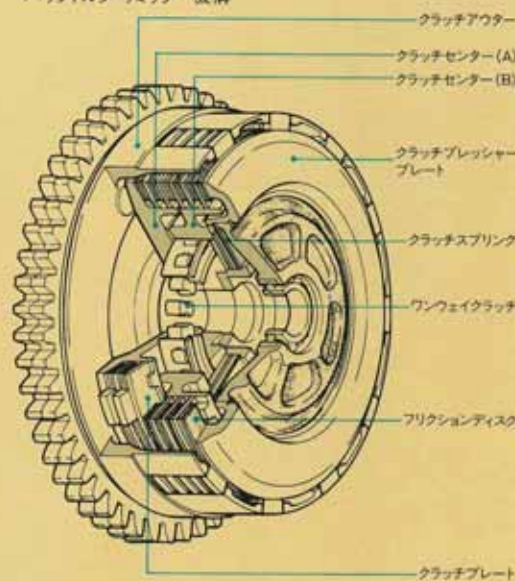


スムーズライディングを生み出す

革新のメカニズム。

〈バックトルク・リミッター〉を新装備。

急激なシフトダウン時に起きる、後輪からのバックトルクを一瞬減少させる、ホンダ独自のすばらしい機構です。エンジンブレーキが急激にかかったとき、後輪の上下動をおさえるための、いわばショックアブソーバーの役目をはたすのが、この〈バックトルク・リミッター〉。過度のバックトルクが発生した時のみ、瞬間この機構が働き、クラッチ容量を約1/2に減少させるのです。それによってショックバックトルク・リミッター機構

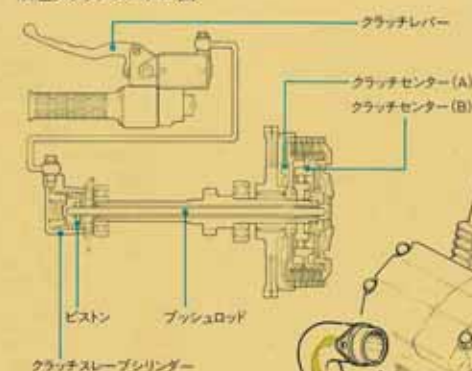


後輪から過度のバックトルクが戻ってきたときは、ワンウェイクラッチの部分でトルクを伝達しないので、クラッチ容量が約1/2になり、バックトルクによるショックがやわらげられる。

を吸収、強過ぎるバックトルクが消えると、ただちにクラッチは元どおりに戻りますから、スムーズにエンジンブレーキがかかります。〈NV750カスタム〉の快適な走りのフィーリングを、さらに豊かにめづるかにするばかりか、駆動系メカニズムに過大なバックトルクのための余分な強度を見込む必要がないので、〈NV750カスタム〉の軽量化にも大きく役立つ一挙両得のメカニズムです。

クラッチ機構には、高級メカニズムの油圧クラッチシステムを採用。操作の軽さ、タッチのよさは、大容量クラッチとは思えないほど。メンテナンスフリー。そしてゆとりのライディングにふさわしいシャフトドライブ。しかもシャフトドライブのクセを感じさせない安定した操縦性は、まさにニューエイジ・アメリカンのもの。

油圧クラッチシステム図



クラッチレバー側からの油圧は、スレーブシリンダー内のピストンを押し、ロッドを介してクラッチセンターを作動させる。

カスタムスタイリングに見事にとけ込んだ

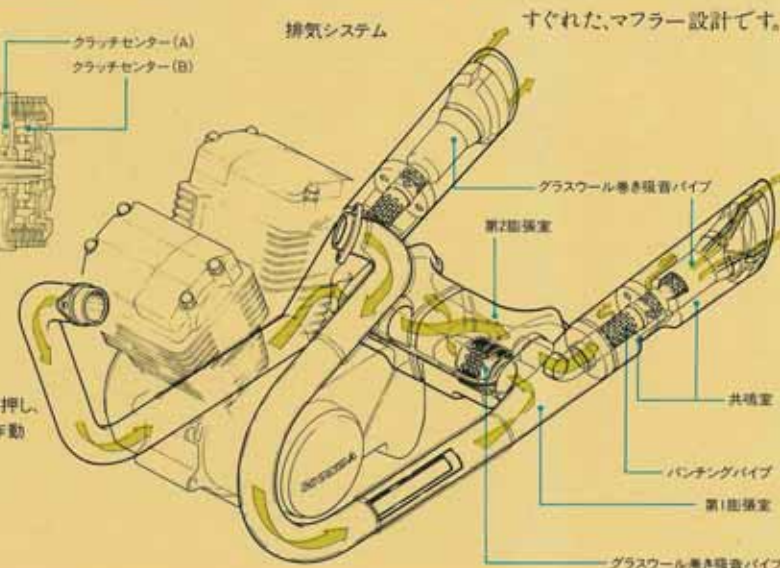
縦長ラジエター。

一見、空冷かと思わせるほど、その存在を感じさせないラジエターの鮮やかな処理。フレームの間にびたり収まる縦長ラジエターはアメリカン・カスタムのスタイリングに見事にとけ込んでいます。冷却ファンも装備され、能力は充分。熱ダレによる性能低下を防いでいます。

Vツインらしさに満ちた、

静かでティストフルなサウンド設計。

力強く、低く、太く——ビッグVツインそのもののサウンド。しかも、メカノイズの少ないこのエンジンは、よりエキゾースト・ノートがこちよく響きます。もちろん、周囲を考慮した静かさながら、歯切れのよい音づくり。排気効率にもすぐれた、マフラー設計です。



アメリカン・カスタムの味を徹底追求。ハイクオリティをどこまでも指向。

ビッグVツイン・ファンは、アメリカン・カスタムを愛する人はどこに惹かれ、どこに感動するのか———アメリカに拠点をおくデザイン研究所HRA(ホンダ・リサーチ・オブ・アメリカ)が「NV750カスタム」のコンセプトの段階から全面参加。トラディショナルなカスタムのかたちを、良き伝統としてとらえながら、最新のトレンドを現代の眼でとり入れた、ザ・ニュー・エイジ・アメリカン。例えば、象徴的な小ぶりのティアドロップタンクに、航続距離をプラスするために、シート下にかくされたサブタンクを用意しています。水冷エンジンの縦長ラジエターが、カスタムの

プロポーションを生かしてレイアウトされているのと同じ思想。例えばサドル風のセパレートシートは、かたちの美しさと座り心地の快適さを追求したもの。型くずれせず、適度なクッションを保つぜいたくな三層構造。スタイリングの魅力のために、新しいサイズで特製させたリアタイヤ。前ばかりか後まで金属製のフェンダー。数えあげれば限りないほど、愛好家の心にうったえかけるカスタムの味が、ハイクオリティが、求め尽されています。内に秘められた、スーパーテクノロジーの数かず。そして、格調あるスタイリングに———。

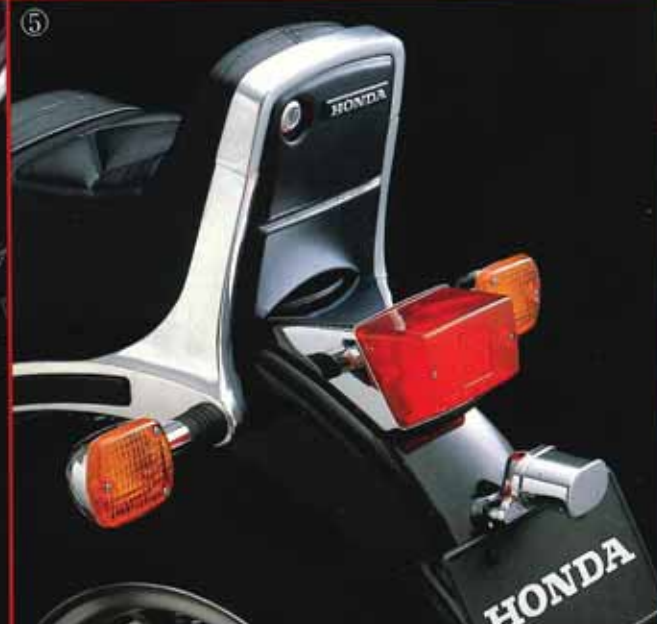
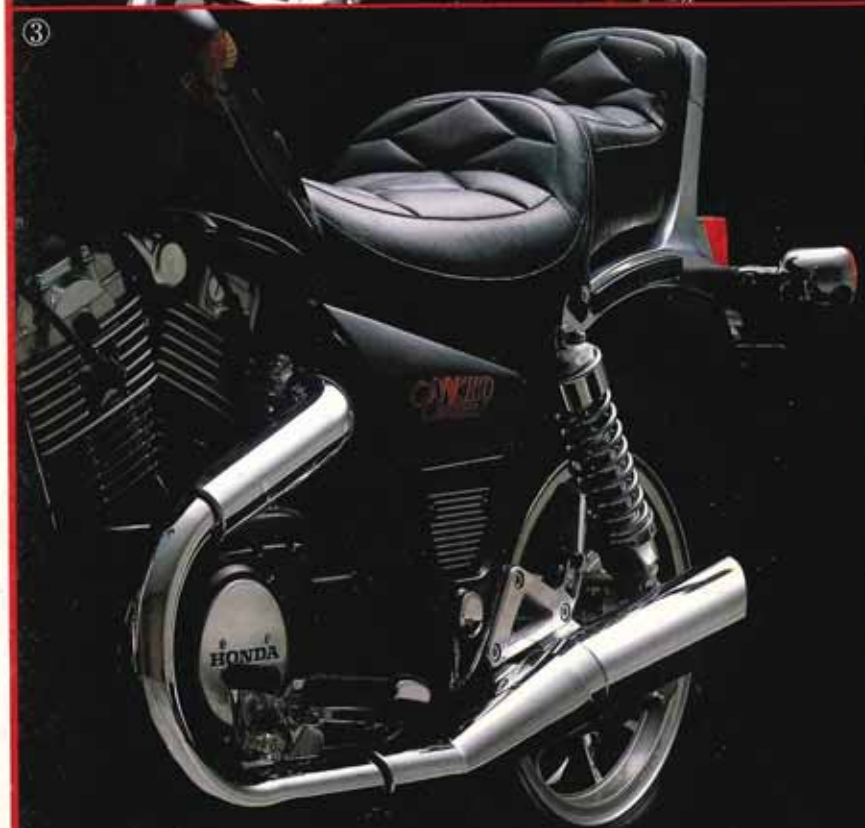
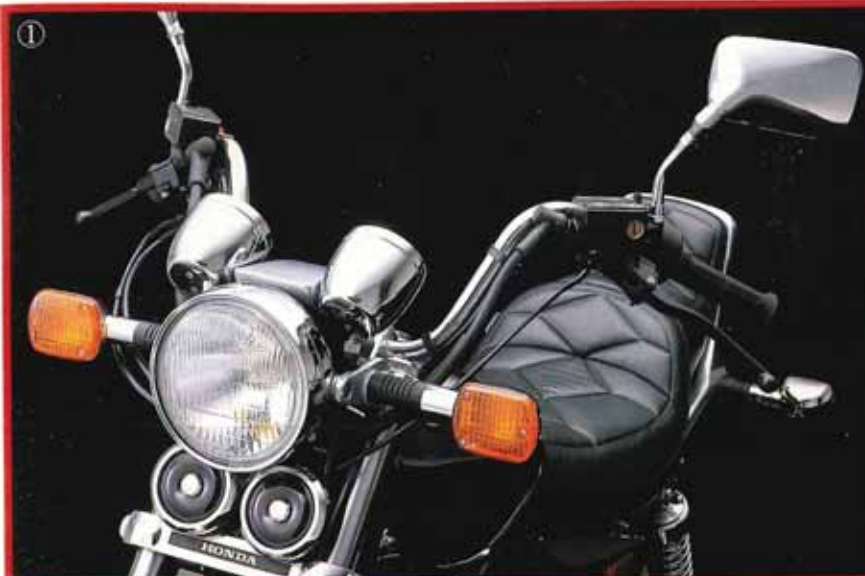


●堂々たるアビアランスながら、750クラスでは軽量の211kg(整備)。●剛性にすぐれ、かつ軽量の新設計ダブルクレードルフレーム。●スリムに専用設計された縦長ラジエター。電動冷却ファン付。

●110/90-19の大径フロントタイヤ。もちろんチューブレス。

●140/90-15

のボリューム感あふれるリアタイヤ。世界初のサイズ。●メイン9.5ℓ、サブ3ℓのデュアルタンク。低燃費とあいまって長距離向き装備。●アメリカンカスタムにルックスも性能もマッチしたF.V.Q.ダンパー。●快適クルージングと燃費節約に貢献する5速+ODのギアボックス。●軽量・強靱、ファッショナブルな新デザインのキャストホイール。●フィット感、快適感を追求した三層構造のセパレートシート。●シャフトドライブ、フルトランジスタイグニション、オートカムチェーンテンショナー、密閉式サブタンク付ラジエターなど多くのメンテナンスフリーシステムを装備。



①ヘッドライトからメーターハウジング、そしてバックミラーのフルクロムの輝き。フルバックハンドル。ダブルホーン。アメリカンカスタムの雰囲気溢れる顔。ランプは60W/55Wのハロゲン。②シンプルでクラリティ感みなぎるメーターまわりのフィニッシュ。スピード、タコ、水温計。インジケータランプ、ワーニングランプ。すべて確認しやすい位置にレイアウトされている。イグニションスイッチはステアリングロック機構と一体式。各種スイッチ類も扱いやすさに一段と工夫をこらしている。③鋭角Vツインに連なるエキゾーストパイプのマッシブなカーブ。

さらに続く太いマフラー。最も印象的な、これぞビッグVツインの主張。そして、この心臓部のパフォーマンスは、アビアンシスにもまさって強力。想像を超えたホンダの新技术が、走り始めたその時、全貌をあらわす。④デザイナーの徹底した眼が、手が、あらゆる箇所、パーツに行き届く。キャストホイールはもちろん、ディスクプレートにまで。フロントフォークスタビライザーまでも、トータルデザインのひとつ。⑤リアビューを際立たすポリッシングアルミのグラブバー。シートバック部はキー付ツールボックス。

車体色：ブラックZ

車体色：キャンディワイン
ベリレーレッド

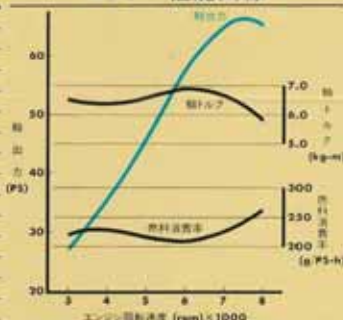


SPECIFICATIONS

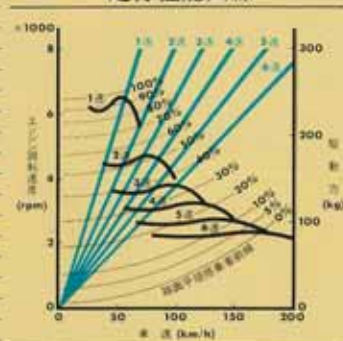
型式	RC14
全長×全幅×全高(m)	2,230×0,850×1,200
軸距(m)	1,525
最低地上高(m)	0,150
シート高(m)	0,760
車両重量(kg)	225
乾燥重量(kg)	211
乗車定員(人)	2
燃費(km/ℓ)	41(60km/h定地走行テスト値)
登坂能力(tanθ)	0,46(約25度)
最小回転半径(m)	2,8
エンジン型式	RC14E・水冷4サイクルOHC3バルブV型2気筒
総排気量(cc)	749
内径×行程(mm)	79,5×75,5
圧縮比	9,8
最高出力(PS/rpm)	66/7,500
最大トルク(kg-m/rpm)	6,8/6,000
キャブレター型式	VD7A
始動方式	セルフ
点火方式	フルトランジスタ
潤滑方式	圧送潤滑併用式
潤滑油容量(ℓ)	3,5
燃料タンク容量(ℓ)	メイン9,5+サブ3
クラッチ形式	湿式多板ダイヤフラムスプリング
変速機形式	常時噛合式5段リターン+ODギア
変速比1速、2速、3速、4速、5速、6速(100km/h)	2,294, 1,619, 1,291, 1,074, 0,896, 0,750
減速比	3,400
キャスト(度)	32°00'
トレール(mm)	139
タイヤサイズ(前)	110/90-19 62H
(後)	140/90-15 70H
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)	機械式リテーントレーリング
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
フレーム形式	ダブルクレードル

※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。※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



標準現金価格 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

¥650,000

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、あごひきはキチンと締めよう。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関する改造は、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せんか。

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、交通教育センター「福岡」、埼玉県桶川の「レインボー」、交通教育センターレインボー「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、大きくふくらむことがあります。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・夕方の「ヘッドライト早め点灯」を。

早朝や夕方の走行は、周囲の暗さにとらわれて、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くホンダクレジット

をご利用ください。

わずかな現金とかんたんな手続きで、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いりません)



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 福岡市博多区祇園町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土樋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

NV1500-K-305

NV750 Custom アクセサリ

このアメリカンスタイルは新しい。
ツーリング用ソフトバッグ登場!

こころは、大陸縦断。



エンジンガード

ソフトバッグ

ミニラック

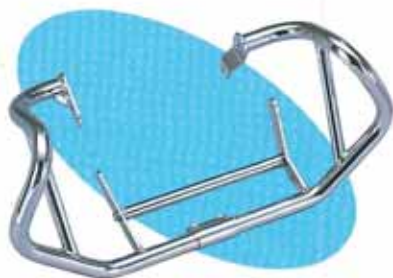
NV750 Custom

リアルアメリカの本流NV750カスタム。アクセサリもエレガントにラインアップ。

エンジンガード

08151-ME900 (取付時間0.3H)
標準価格 ¥ 8,000

水冷V2エンジンをしっかりガード。
エレガントなフォルムが特徴です。



ソフトバック

08168-MB110A (黒)
08168-MB110B (赤)
標準価格 ¥ 18,000

ツーリング用品やアウトドア用品が収納。
防水処理や強度への配慮も万全です。(左右1セット)



ミニラック

08111-ME910 (取付時間0.2H)
標準価格 ¥ 5,300

ボディラインにフィット。
美しいデザインのアルミ製ラックです。



ボディカバー

08361-MB100 標準価格 ¥ 7,600

ロングツーリングのあとは愛車へのいたわりを。
紫外線、風、ホコリから守ります。

HELMETS



R39 (キャンディ・ワインのツートン) 標準価格 ¥ 38,000 J34 (キャンディ・ワインのツートン) 標準価格 ¥ 37,000

- 標準価格には取付費用は含まれておりません。
- 仕様および価格は予告なく変更する場合があります。