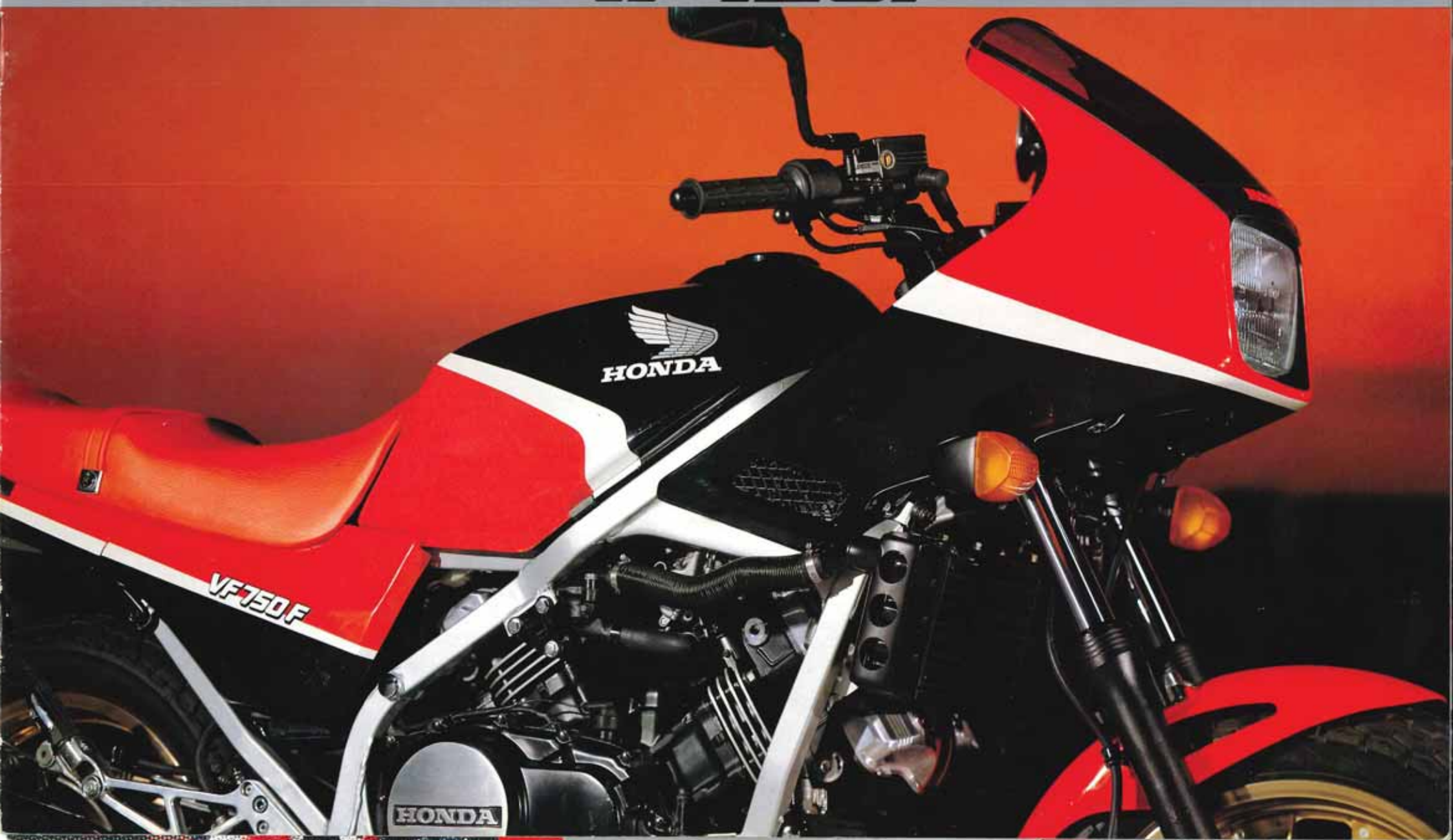


HONDA®

The Top Technology Machine

VF750F



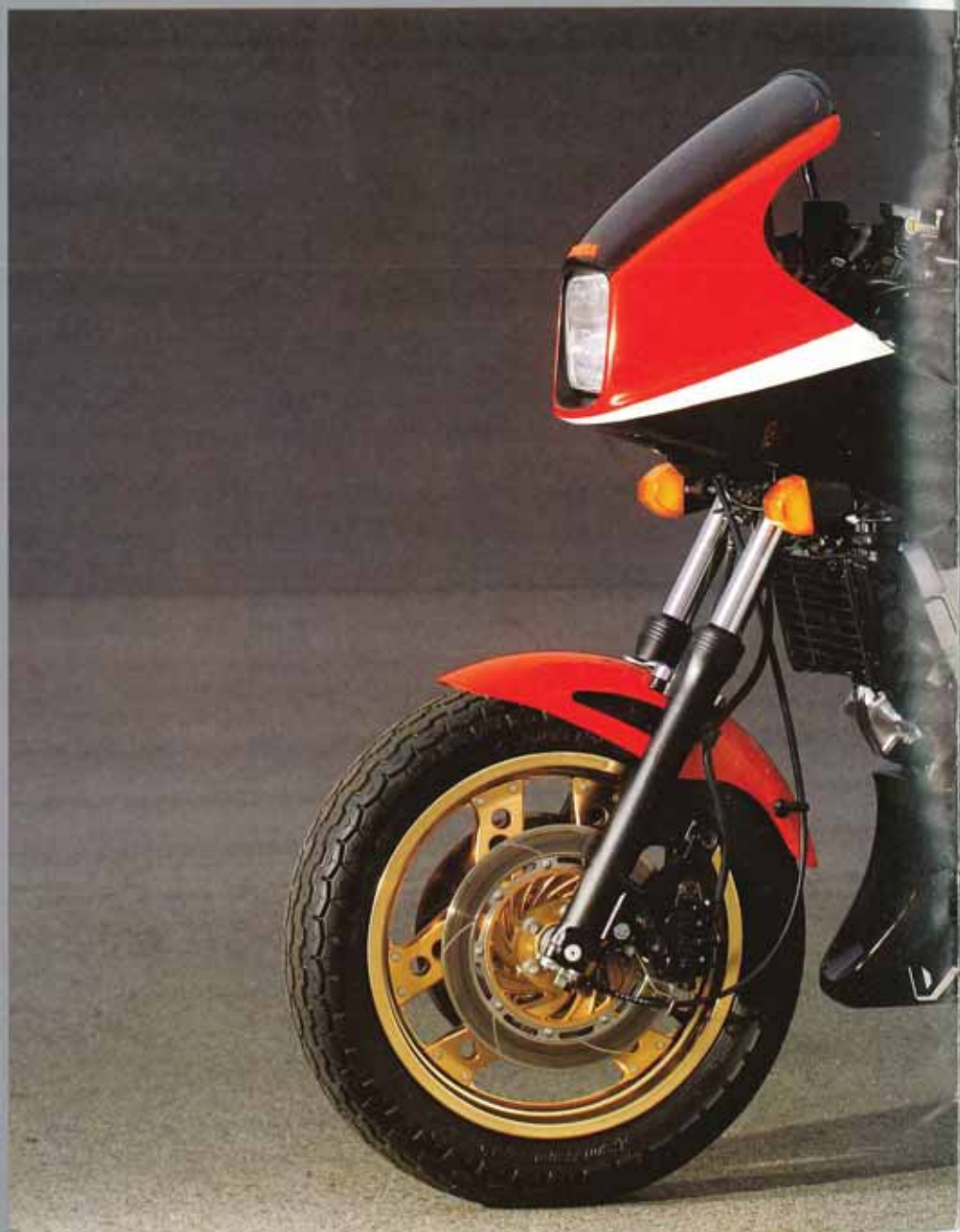
HONDAのV4パワーと最先端テクノロジーを投入し、スー

歴史はホンダから流れる。常に時代の最高峰をめざし、スポーツモーターサイクルの世界に革新をもたらして続けたホンダ。数か月のレース体験を通じ、蓄積された先進のテクノロジーが、いま、新たな“最高基準”となるマシンを誕生させた。衝撃の、ザ・トップテクノロジー・マシン。VF750F。驚くべきポテンシャルを秘めた、その心臓は、新・水冷90度V型4気筒DOHC16バルブエンジン。世界GPレーサーNR500、そしてスーパー・バイクRS1000RWに搭載されたV4エンジンを基本設計とし、ここにスーパー・パフォーマンスを完成させた。さらに、そのパフォーマンスを支える数か月の最先端装備。世界に類のない、画期的な、バックトルクリミッター機構。エアロダイナミクスの精粋、高性能フェアリング。レーサーの骨格を体現した、角型断面ダブルクレードル・フレーム。全身がスーパーテクノロジーのかたまり。世界へ向けて発進する、VF750F。いま、新たなスーパースポーツレボリューションを呼び起こす。



RS1000RW

水冷90度V型4気筒DOHC16バルブエンジン。総排気量1,024cc。最高出力150PS/11,000rpm。乾燥重量165kg。デビュー戦の82デイトナ200マイルレースで2位(F・スペンサー)、4位(M・ボールドウィン)に入賞し、そのポテンシャルの高さを見せた。ホンダ最新のロードレーサー。この圧倒的パワーのV4エンジンのテクノロジーが、いま、VF750Fへフィードバックされた。



テクノロジーを投入し、スーパー・パフォーマンス750、いま世界



パー・パフォーマンス750、いま世界へ。



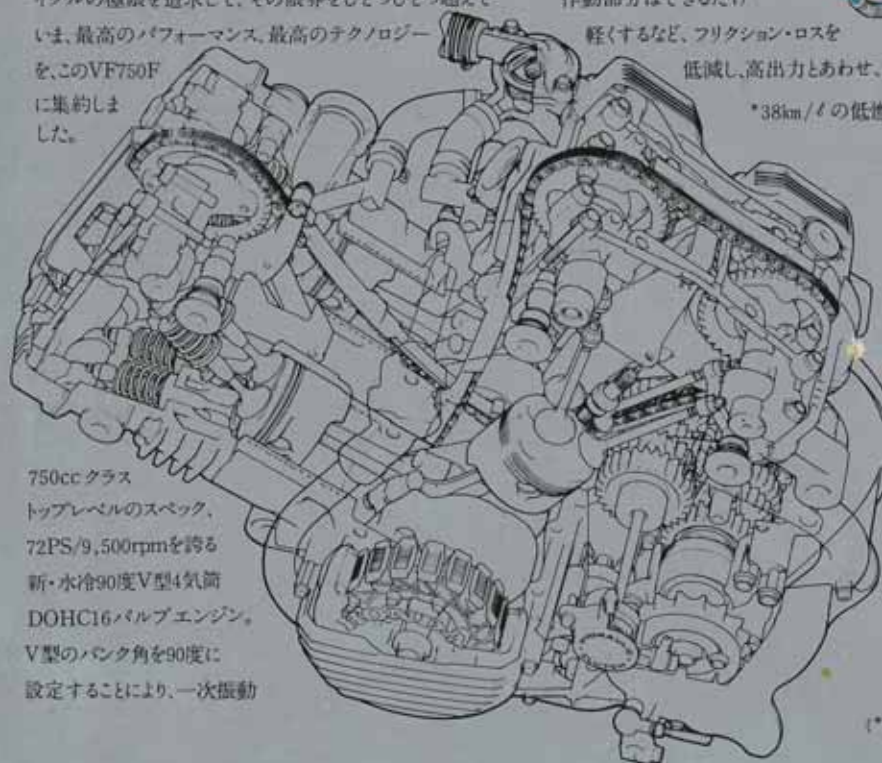
VF750F

走行写真は、サーキットコースで走行中を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ふりな走行やコーナリングをしないようにしましょう。

レーサー哲学が生んだ、新エンジン。水冷90度V型4気筒DOHC16バルブ、しかも世界に類のないバックトルクリミッター機構を内蔵。



ホンダのレーサー哲学。それは、レースを走る実験室と考え、そこから得たノウハウをいちはやく市販車にフィードバックすることです。これまで、実に多くのレースに積極的に参加し、数かずの輝かしい戦績をあげてきたホンダ。モーターサイクルの極限を追求して、その限界をひとつひとつ超えていま、最高のパフォーマンス、最高のテクノロジーを、このVF750Fに集約しました。



750ccクラス
トップレベルのスペック、
72PS/9,500rpmを誇る
新・水冷90度V型4気筒
DOHC16バルブエンジン。
V型のバンク角を90度に
設定することにより、一次振動

ロードレーサーRS
1000RWに搭載さ
れたエンジンをベ
ースとしたスーパー
パワーV4エンジン。

を理論上 0° としました。したがってバランサーは不要、馬力ロスもなく、徹底した重量軽減を実現しています。燃焼室はきわめてコンパクトなルーフ型。さらにその周辺部にスキッシュを効かせ、混合気のよどみをなく、均質な燃焼をうながしています。また、ピストン、コンロッドなど作動部分はできるだけ

軽くするなど、フリクション・ロスを低減し、高出力とあわせ、

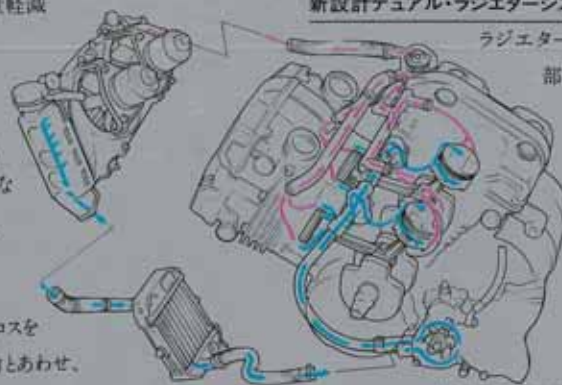
*38km/lの低燃費をも達成

しました。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、
フルトランジ
スタ点火システム
を採用。さらに
中・低速域での
トルクを高めるパ
ワーチャンバーを
装備するなど、
街中でもスムーズ
な走り味をもた
す、フレキシブル
な出力特性を追求
しています。

(*60km/h定地走行テスト値)

徹底したコンパクト化、高効率を追求。

新設計デュアル・ラジエーターシステム。



ラジエーターをアッパー部とアンダー部に付けた新設計のラジエーターシステム。スリムなVF750Fのスタイリングは、このデュアル・ラジエーターシステムの採用が大きく貢献しています。そのアッパー部のラジエーターには、水温に応じて自動的に作動

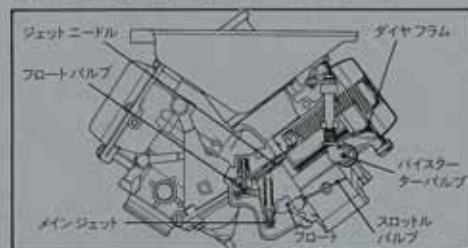
する2個の薄型電動ファンを装備。さらに、

アンダー部のラジエーターにはアンダーカウルも装着。スーパースポーツとしての、機能とスタイリングを見事に両立させた、ユニークなラジエーターシステムです。

コンパクト・高効率なバイスターター式

スラント型4連VDキャブレター。

コンパクトなスラント型4連VDキャブレター。前・後傾シリンダーヘッドへの取り付け角度、および登降坂・加減速などの走行状態によるフロート室の油面変化にかかわらず、均質で安定した混合気が得られます。また、4個のキャブ

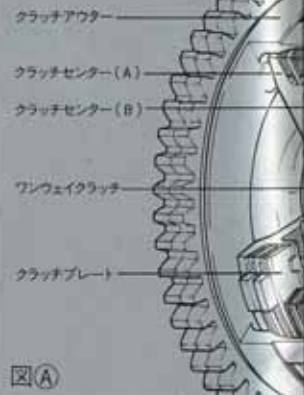


レーターのスロットル軸に、特殊なリンク機構を設け、通常の4連キャブレターと変わらない同調性能を確保しています。始動方式は、レバーをセットしてセルボタンを押すだけで始動するバイスターター式を採用しました。

最新のレーシングテクノロジーがはやくも市販車にフィードバックされた。独創の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。エンジンブレーキの効きが良いという4サイクルの特長は、反面、急激なシフトダウンによる過大なバックトルクを受けると後輪のホッピングを誘発する要因となっています。これを防ぎ、走行性をスムーズにし、タイヤの耐久性を高めるために開発されたのが、バックトルクリミッター機構です。このメカニズムが内蔵されたクラッチ機構は、図①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(クラッチセンター(B))の二重構造になっています。図①-1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、後輪からのバックトルクを受けた場合(図①-2)には、通常のクラッチ部分のみで、トルクを伝えます。このため、クラッチ容量は約 $\frac{1}{2}$ となり、バックトルクが過大になると、一瞬ス



図①

V型4気筒DOHC16バルブ、 を内蔵。

徹底したコンパクト化、高効率を追求。

新設計デュアル・ラジエーターシステム。

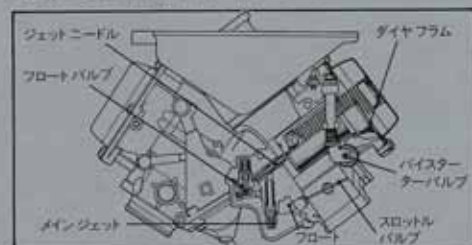
ラジエーターをアッパー部とアンダー部に分けた新設計のラジエーターシステム。

スリムなVF750Fのスタイリングは、このデュアル・ラジエーターシステムの採用が大きく貢献しています。そのアッパー部のラジエーターには、水温に応じて自動的に作動する2個の薄型電動ファンを装備。さらに、アンダー部のラジエーターにはアンダーカウルも装着。スーパースポーツとしての、機能とスタイリングを見事に両立させた、ユニークなラジエーターシステムです。

コンパクト・高効率なバイスターター式

スラント型4連VDキャブレター。

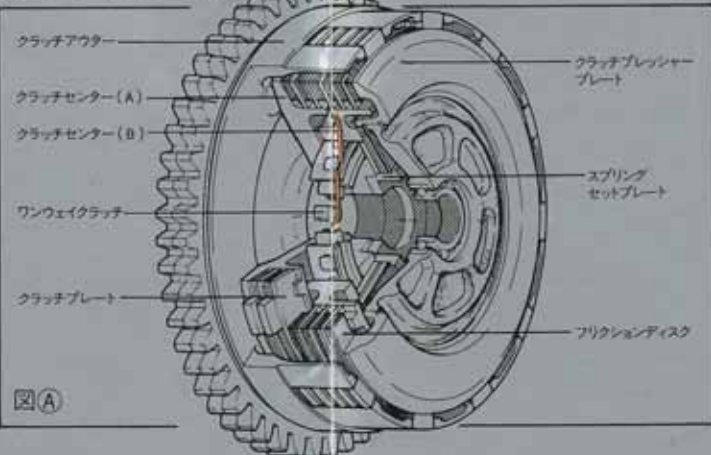
コンパクトなスラント型4連VDキャブレター。前・後傾シリンダーヘッドへの取り付け角度、および登降坂・加減速などの走行状態によるフロート室の油面変化にかかわらず、均質で安定した混合気が得られます。また、4個のキャブ



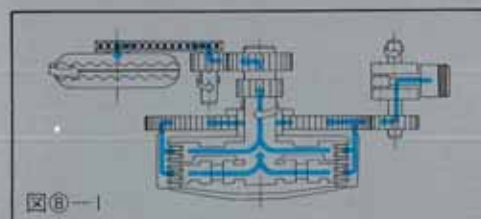
レターのスロットル軸に、特殊なリンク機構を設け、通常の4連キャブレターと変わらない同調性能を確保しています。始動方式は、レバーをセットしてセルボタンを押すだけで始動するバイスターター式を採用しました。

最新のレーシングテクノロジーがはやくも市販車にフィードバックされた。独創のバクトルクリミッター機構。

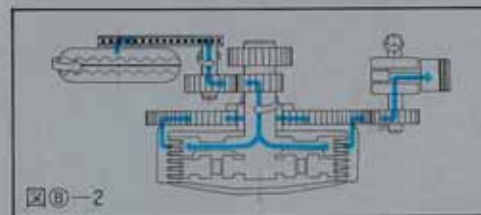
もともと、このメカニズムは、4サイクル・ロード・レーサーのNR500、RS1000RWのために開発されたものです。エンジンブレーキの効きが良いという4サイクルの特長は、反面、急激なシフトダウンによる過大なバクトルクを受けると後輪のホッピングを誘発する要因となっています。これを防ぎ、走行性をスムーズにし、タイヤの耐久性を高めるために開発されたのが、バクトルクリミッター機構です。このメカニズムが内蔵されたクラッチ機構は、図⑧のように、エンジンと後輪の双方からのトルクを伝える通常のクラッチ部分(クラッチセンター(A))と、エンジンからのトルクのみを伝えるワンウェイクラッチ部分(クラッチセンター(B))の二重構造になっています。図⑧-1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、後輪からのバクトルクを受けた場合(図⑧-2)には、通常のクラッチ部分のみで、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、バクトルクが過大になると、一瞬ス



図⑧



図⑧-1



図⑧-2

リップし、エンジン側へのトルク伝達をカットします。そのため後輪のホッピングは防止されます。過大なバクトルクを逃がした後、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。また、このメカニズムの耐久性、信頼性の高さは、レーサーで実証されています。クラッチ操作系には、メンテナンスフリーの油圧式を採用しています。

コンピュータ

を駆使し、

軽量化と高剛性の

ベストバランスを求め

たレーサータイプの角型

断面ダブルクレードル・

フレーム。

VF750F専用のダブルクレードル・

フレーム。まさにレーサーと同じ構造を持った、

あの角型断面フレームです。コンピュータによる応力・剛

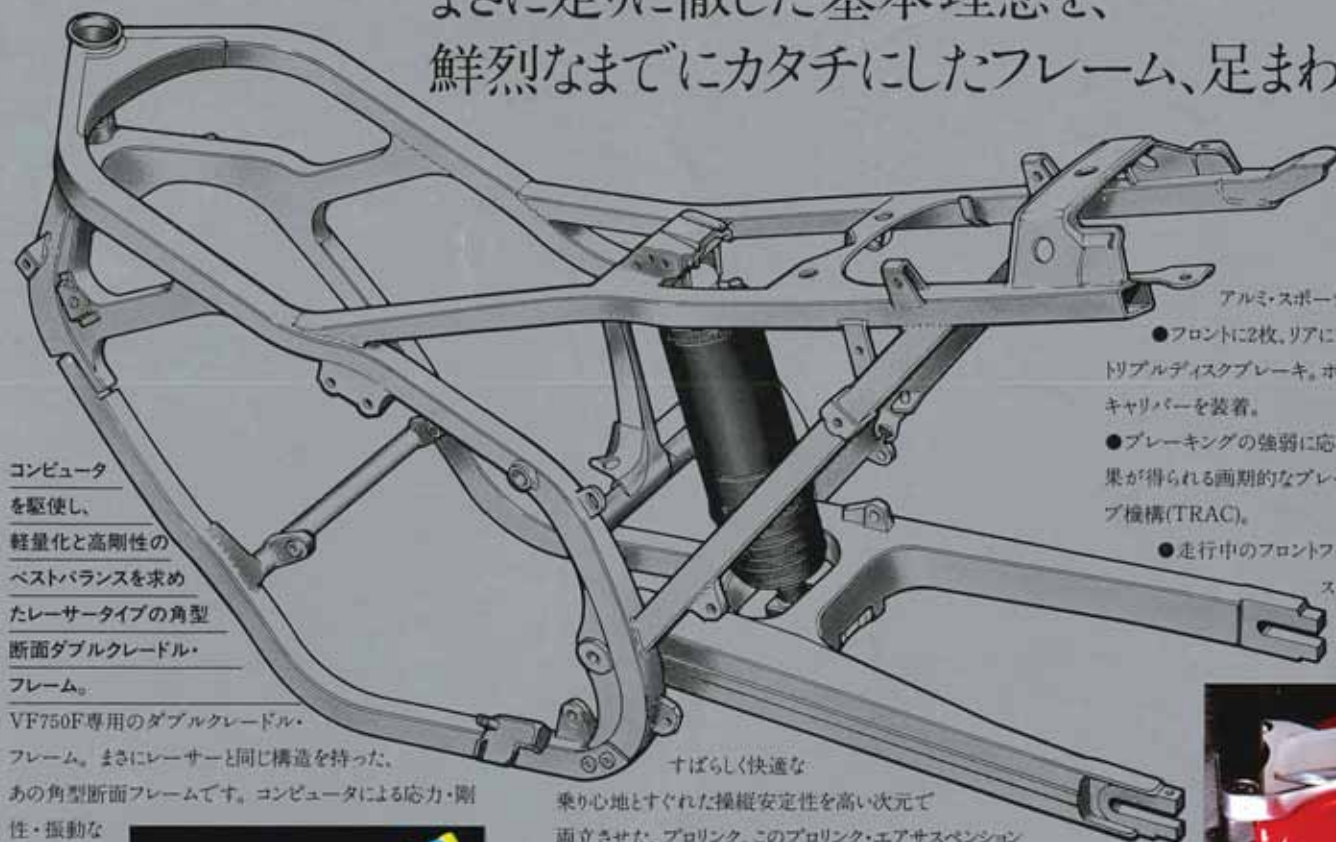
性・振動などの解析を徹底的に行ない、合理的で、軽量かつ高剛性なフレームを完成させました。角型断面形状と相まって、特にヨコ方向の変形に強く、高いネジレ剛性をもたらしています。さらに、長方形のバイブ断面形状により、フレームの横幅を狭くすることができ、マシン全体のコンパクト化にも寄与しています。

フロントはエア・サス、リアはプロリンク。しかも多彩なセッティングができる、フルアジャスタブル機構を採用。



まさ
鮮烈

まさに走りに徹した基本理念を、
鮮烈なまでにカタチにしたフレーム、足まわり。



アルミ・スポーツコムスター。

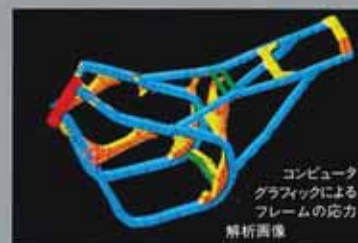
- フロントに2枚、リアに1枚の、強力な制動力を持つトリプルディスクブレーキ。ホンダ独自のデュアルピストンキャリパーを装着。
- ブレーキングの強弱に応じて、最適なアンチダイブ効果が得られる画期的なブレーキトルク応答型アンチダイブ機構(TRAC)。
- 走行中のフロントフォークのネジレ剛性を高めるスタビライザー。

コンピュータ
を駆使し、
軽量化と高剛性の
ベストバランスを求め
たレーザータイプの角型
断面ダブルクレードル・
フレーム。

VF750F専用のダブルクレードル・

フレーム。まさにレーザーと同じ構造を持った、あの角型断面フレームです。コンピュータによる応力・剛性・振動などの解析を徹底的に行ない、合理的で、軽量かつ高剛性なフレームを完成させました。角型断面形状と相まって、特にヨコ方向の変形に強く、高いネジレ剛性をもたらしています。さらに、長方形のパイプ断面形状により、フレームの横幅を狭くすることができ、マシン全体のコンパクト化にも寄与しています。フロントはエア・サス、リアはプロリンク。

しかも多彩なセッティングができる、フルアジャスタブル機構を採用。



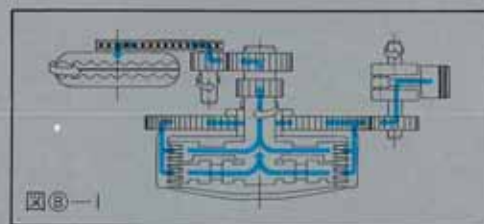
コンピュータ
グラフィックによる
フレームの応力
解析画像

すばらしく快適な

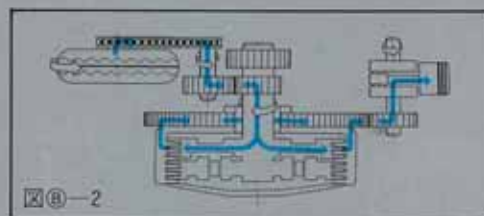
乗り心地とすぐれた操縦安定性を高い次元で両立させた、プロリンク。このプロリンク・エアサスペンションのダンパーには、テンション側を4段階に調整できるアジャスタブル機構を採用。エア圧の調整が可能なことと相まり、走行条件にあわせ、さまざまな走り味が楽しめます。軽量・強靱な中空アルミキャスト・スイングアームと一体となり、ハード走行も逞しくなります。また、フロント・エアサスペンションにも、エア圧調整に加え、ダンピング特性が3段階に変えられるアジャスタブル機構を採用。走りのシーンにあわせて思いのままのサスペンション特性を得ることができ、フロント16インチホイール、トリプルディスクブレーキ、スタビライザー。先鋭の走りを生む、数かずの足まわり機構。

●750クラス初。レーシングマシンのコンセプトを具現化したフロント16インチホイール。

●コムスターの極限を追求した、軽量ブーメラン型オール

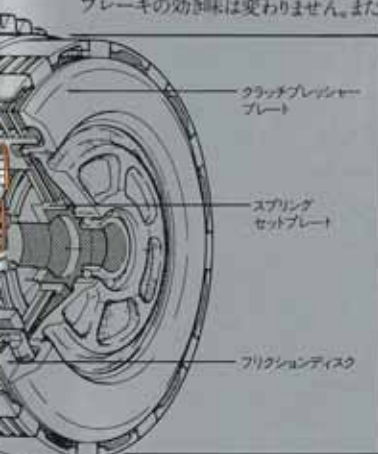


図⑧-1



図⑧-2

リップし、エンジン側へのトルク伝達をカットします。そのため後輪のホッピングは防止されます。過大なバックトルクを逃がした後、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。また、このメカニズムの耐久性、信頼性の高さは、レーザーで実証されています。クラッチ操作系には、メンテナンスフリーの油圧式を採用しています。



クラッチレベリヤー
プレート

スプリング
セットプレート

フリクションディスク

エアロダイナミクスが2輪のパフォーマンスを語る時代になった。

極限のエアロダイナミクスを追求。

科学されたスタイリングがここにある。

2輪車の空力学は4輪車と違い、ライダーが乗車した状態を基本としなければ、マシンの空気抵抗・空力特性を高めても意味がありません。モーターサイクル独特のむずかしい問題がここにあります。ロードレースでの長年の経験を生かし、エアロダイナミクス・テクノロジーを追求してきたホンダは、その技術ノウハウ、最新テクノロジーをあますところなく結集。数多くの風洞実験をはじめ、空力学・人間工学など、あらゆる角度からフェアリングを検討。単なるスタイリングだけでなく、高速走行時のライダーの疲労軽減はもちろん、空気抵



PHOTO:輸出仕様車によるテスト風景



抗を減らすフェアリングを誕生させました。

最新設計のフェアリング。そしてアンダーカウルとして、いま、このVF750Fでデビューします。

走行抵抗を計算しつくした、高性能、専用設計のフェアリング。

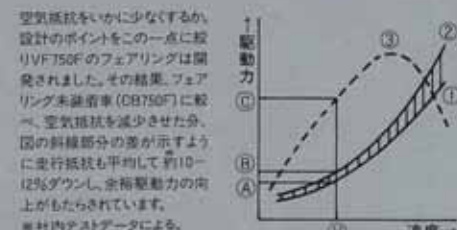
モーターサイクルは走行抵抗（走行を阻止する力）に打ち勝たなければなりません。この走行抵抗の中でも、特に影響力が大きいのが、速度の2乗に比例する空気抵抗です。さまざまな風洞実験によって解析・決定されたVF750F専用の



フェアリング。空力特性にすぐれたこのフェアリングは、スーパースポーツ・ランに最適な材質を選び、理想的な形状・レイアウトを実現。空気抵抗を大

き減少させています。ハイスピード・ロングランで高い性能を発揮します。また、アンダーカウルはすぐれた空力設計により、エンジン部にあたる風をうまく後方へ導いています。マシンの上流空気はライダーの頭上へ、中流の空気はサイドへ、下部の風は後部へと抵抗なく流れています。（左下写真参照）エンジンやフレームなどがむき出しとなった、複雑な形状をしたモーターサイクルへの風の流れを、VF750Fはこのように見事に整流しています。このフェアリング&アンダーカウルの装着は、さらに乗車フィーリング、燃費などの向上にも大きく寄与しています。

風洞実験室での見えざる空気との対話から、大きな成果がもたらされた。



①:VF750Fの走行抵抗曲線 ②:フェアリング未装着車の場合の走行抵抗曲線 ③:VF750Fの出力曲線
④:速度Vkm/h ⑤:VF750Fが速度④で走行するのに必要な駆動力 ⑥:フェアリング未装着車が速度④で走行するのに必要な駆動力 ⑦:VF750Fが速度④でスロットルを全開にした時に発揮する駆動力

速度④で走行する場合、VF750Fはフェアリング未装着車に比べ、⑤、⑥で表示される分だけ少ない駆動力で走行することができます。



斬新なアルミガーニッシュ
仕上げのメーターパネル。

レスポンスのよい電気式

タコメーター

を採用。

コックピット感覚

あふれる

アルミガーニッ

シュのメーターパネル。

スピードメーター、タコメーター、水温計、燃料計を見やすく配列。さらにタコメーターには、イグニッションからのパルスをついて計測する、電気式タコメーターを採用。エンジン回転に素早く追従します。

軽くて、強靱。ブラックフィニッシュの

ジュラルミン鍛造セパレートハンドル。

高級素材、ジュラルミン鍛造セパレートハンドル。軽く剛性も高く、しかもベストなライディング・ポジションがとれます。スイッチ類、ボタン類は、左右ハンドル手元に集中配置。操作性のよさを誇ります。

精悍、60W/55Wの角型ハロゲンヘッドライト。

シャープな角型ヘッドライトには、大光量60W/55Wのハロゲン球を採用。豊かな光量が路面を鮮やかに照らし、夜間走行に大きな威力を発揮します。

レーサー感覚のフューエルコックレバー。

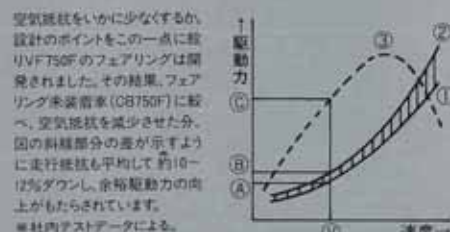
タンクキャップは、自動旋錠装置付き。

タンク側面にレイアウトされたレーサー感覚あふれる大型のフューエルコックレバー。しかも便利なオートコック。タンクキャップは、自動旋錠装置付きのプッシュ式。タン

時代になった。

大きく減少させています。ハイスピード・ロングランで高い性能を発揮します。また、アンダーカウルはすぐれた空力設計により、エンジン部にあたる風をうまく後方へ導いています。マシンの上流空気はライダーの頭上へ、中流の空気はサイドへ、下部の風は後部へと抵抗なく流れています。(左下写真参照) エンジンやフレームなどがむき出しとなった、複雑な形状をしたモーターサイクルへの風の流れを、VF750Fはこのように見事に整流しています。このフェアリング&アンダーカウルの装着は、さらに乗車フィーリング、燃費などの向上にも大きく寄与しています。

風洞実験室での見えざる空気との対話から、大きな成果がもたらされた。



①:VF750Fの走行抵抗曲線 ②:フェアリング未装着車の場合の走行抵抗曲線 ③:VF750Fの出力曲線
④:速度Vkm/h ⑤:VF750Fが速度⑤で走行するのに必要な駆動力 ⑥:フェアリング未装着車が速度⑤で走行するのに必要な駆動力 ⑦:VF750Fが速度⑤でスロットルを全開にした時に発揮する駆動力

速度⑤で走行する場合、VF750Fはフェアリング未装着車に比べ、⑥-⑦で表示される分だけ少ない駆動力で走行することができます。



斬新なアルミガーニッシュ
仕上げのメーターパネル。
レスポンスのよい電気式

タコメーター
を採用。

コックピット感覚

あふれる

アルミガーニッシュ

メーターパネル。

スピードメーター、タコメーター、水温計、燃料計を見やすく配列。さらにタコメーターには、イグニッションからのパルスをはりて計測する、電気式タコメーターを採用。エンジン回転に素早く追従します。

軽くて、強靱。ブラックフィニッシュの

ジュラルミン鍛造セパレートハンドル。

高級素材、ジュラルミン鍛造セパレートハンドル。軽く剛性も高く、しかも最適なライディング・ポジションがとれます。スイッチ類、ボタン類は、左右ハンドル手元に集中配置。操作性のよさを誇ります。

精悍/60W/55Wの角型ハロゲンヘッドライト。

シャープな角型ヘッドライトには、大光量60W/55Wのハロゲン球を採用。豊かな光量が路面を鮮やかに照らし、夜間走行に大きな威力を発揮します。

レーサー感覚のフューエルコックレバー。

タンクキャップは、自動旋錠装置付き。

タンク側面にレイアウトされたレーサー感覚あふれる大型のフューエルコックレバー、しかも便利なオートコック。タンクキャップは、自動旋錠装置付きのプッシュ式。タン

最高峰スーパースポーツ・マシンにこそふさわしい

独立式のライセンスランプ、
インテグレート・デザインの冴える

テールライト。

視認性のよい、
独立式のライセンス
ランプ。テール
インテグレート・

クは、電磁ポンプを装備した22ℓの大容量。余裕ある長距離走行を実現しています。

ライトはホンダ伝統の
デザイン、大型で後方からの視認性にすぐれています。



最高峰スーパースポーツ・マシンにこそふさわしい。卓越した、スーパークオリティ装備・仕様。



クは、電磁ポンプを装備した22ℓの大容量。余裕ある長距離走行を実現しています。

ライトはホンダ伝統のデザイン、大型で後方からの視認性にすぐれています。

独立式のライセンスランプ、
インテグレート・デザインの冴える

テールライト。
視認性のよい、
独立式のライセンス
ランプ。テール
インテグレート・



レーザータイプのチェンジペダル、

アルミダイキャストのステップホルダー。

すぐれたシフトフィーリングを生み出す、ステップと同軸のリンクモーション式チェンジペダルを採用。ステップホルダーは、強度を保たせながら徹底的に肉抜きした、軽量アルミダイキャスト製。

シャープなアルミ・リアグラブレール、

リアカウル内には便利なツールボックスを設置。

ルックスを引き締めるオールアルミ・リアグラブレール。さらに、リアカウル内には、便利に使えるツールボックスを設けました。



そのほか、数多くの最新スーパースポーツ仕様。

●リアグリップと一体デザインのワンタッチ式ヘルメットホルダー。



●メンテナンスがほとんど不要の、ロングライフ・シール付チェーン。

●タイヤはもちろんチューブレス。急激なエア抜けの心配がありません。

●4本のエキゾーストパイプをパワーチャンバーに集合、2本のマフラーに連結する4into2排気システム。

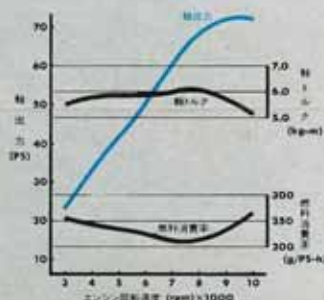
●ハンドルロックと一体式のイグニッションスイッチ。



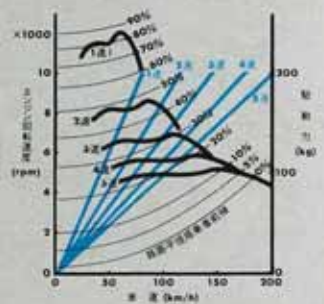
■車体色

キャンディブルーニューレド/
パールシェルホワイト(左写真)、
ブラックZ / モンツァレド

エンジン性能曲線



走行性能曲線



SPECIFICATIONS

型 式	RC15
全長×全幅×全高(m)	2,160×670×1,215
軸 距(m)	1,495
最低地上高(m)	0.155
シート高(m)	0.795
車両重量(kg)	240
乾燥重量(kg)	218
乗車定員(人)	2
燃 費(km/l)	38.0(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)	2.9
エンジン型式	RC07E(水冷4サイクルV型4気筒DOHC4バルブ)
総排気量(cc)	748
内径×行程(mm)	70.0×48.6
圧 縮 比	10.5
最高出力(PS/rpm)	72/7,500
最大トルク(kg-m/rpm)	6.5/7,500
キャブレター型式	VD61
始動方式	セルフ式
点火方式	フルトラジスタ
潤滑方式	圧送潤滑併用式
潤滑油容量(l)	3.0
燃料タンク容量(l)	22
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
変 速 比	1速/2.733、2速/1.894、3速/1.500、4速/1.240、5速/1.074
減 速 比	2.588
キャスト(度)	28°10'
トレール(mm)	96
タイヤサイズ	前 120/80-16 60H 後 130/80-16 66H
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)
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

標準現金価格 ￥748,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※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。
※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。

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しめましょう。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」、埼玉県熊川の「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

●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倍の速度で迫ってきます。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、周囲の暗さにとけこんで、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。

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」(ツーアンドフォー)。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「SAFETY 2&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か所。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。

お近くの現金と人たんな手続きで、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できません》



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 大阪市北区南堀町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
VF750F-KJ-309 (M)

ACCESSORIES

VF750F アクセサリ

V走、
フル装備。



エンジンガード

VF750Fアクセサリ装着車

リアシートカウル

新発売

積み込む楽しさをグレードアップ。ツーリング用バッグ登場!

タンクバック

ソフトバッグ



750ccハイパワーマシンにふさわしいアクセサリーセレクション。



エンジンガード

08151-MB200

V4エンジンをしっかりガード。



リアシートカウル

08157-MB200 (キャンディブルー/ニッケル) 08157-MB200 (ブラック)

ポディラインとインテグレートしたフォルム。レーサーイメージあふれるカウルです。



タンクバッグ

08168-MB200

標準価格 ¥11,000

軽量で、防水加工のツーリング用バッグ。バッグ本体はワンタッチ脱着。



リアキャリア

08153-MB201

標準価格 ¥11,600

ツーリングに最適。強力なスチールで積載も安心。



ソフトバッグ

08168-MB210

標準価格 ¥16,000 (左右1セット)

軽量で防水加工。気軽に取りはずして持ち歩ける収納バッグ。



ボディカバー

08361-MB000

標準価格 ¥7,000

愛車へのいたわりを。紫外線、風、ホコリから守ります。

HELMETS



R35 (パールホワイトとメタリックグレーのアクセント)
標準価格 ¥38,000



R38 (リゾール)
標準価格 ¥38,000

- 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。