

HONDA®

NEW VF750
SABRE MAGNA

瞬間、近未来。

ホンダは、飛躍した。大きく、さらに、はるかに。

モーターサイクルの未来を見とおすホンダが、新たな行く途を、いま、ここに、はっきりと示す。

概念すべて新鮮。近未来マシン。プレステージ・ツアラー《セイバー》。プレステージ・カスタム《マグナ》。

その快適性能は、2輪のフューチャー・ショック。

いま、世界に向けて、ホンダから。

Vが生み出す夢の走り。感動の走行フィーリング。
《セイバー》は、近未来のスポーツ・ツアラー。

アクセルをひねったその瞬間、
あなたは新しい走りの世界に引き込まれる。
NRレーサーの熱い血を秘めた、夢の走り。新Vフィーリング。
近未来イメージの、鮮烈なインテグレート・ストリームライン。
新しいライディング・ポジション。
《セイバー》は、これからのスポーツ・ツアラーの姿を示唆している。



プレステージ・ツアラー
SABRE

アメリカン・カスタムの新しい波、《マグナ》。
その新鮮な走りと威信あるスタイルが、
ライダーを魅了する。

Vを得た機会に、Hondaは、アメリカン・カスタムのコンセプトを見つめ直した。
ゆったりと、堂々と、美しく。その優美なデザイン構成のなかにスーパー・ポテンシャル
を与えた。スーパースポーツの、切れのよい走り。軽快な運動性。
これからのアメリカン・カスタムの、ひとつの姿がここにある。
まさしく、《マグナ》は、近未来カスタム。



プレステージ・カスタム
MAGNA

2輪史上初の、水冷90度V型4気筒DOHC16バルブエンジン。 このメカニズムは、2輪車の歴史にとって大きなエポックメイキングとなった。

90度V4ならではの、新しい走り味。まさに快適そのもの。

1963年の4輪レーサー12気筒1.5ℓ・F-Iエンジンからはじまり、3ℓ・F-I、現在の6気筒2ℓ・F-II、2輪レーサーNR500にいたるホンダのV型エンジンの技術と長い歴史が、いま、この水冷90度V4エンジンに結実しました。V4エンジンのメリットは、マルチにもかかわらず、2気筒なみのスリムなエンジン幅にできること。またV型のバ

ンク角を90度に設定すると、第一次振動が「理論上」0°となり、バランサーが不要なので、その分、重量軽減がはかれます。さらに、エンジンをラバーマウントし、高周波の第二次振動をもシャットアウト。徹底した振動追放をはかりました。すべるようになめらかな加速感、静かで爽快なクルージング、いま、モーターサイクルは新しい時代を迎えました。



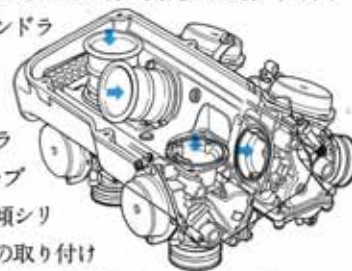
DOHC、狭角配置の16バルブ、フリクション・ロスの徹底低減。
クラス最強のスペックを誇る90度V4 DOHCエンジン。シリンダー当り4個のバルブが、高い吸・排気効率を得るとともに、狭角配置が燃焼効率を高めています。燃焼室はコンパクトなルーフ型。周辺部にスキッシュを効かせ、混合気のとどみをなくし、均質な燃焼をうながしています。また、高回転になればなるほど大きくなるフリクション・ロス。この低減のために、ピストン、コンロッドなど作動部分は軽く、オイルシールなどフリクションの発生源

となるパーツは、一点一点素材から吟味。72PSのハイパワーと38km/ℓの低燃費を実現させました。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、2輪車では世界初の油圧クラッチシステムも採用しています。



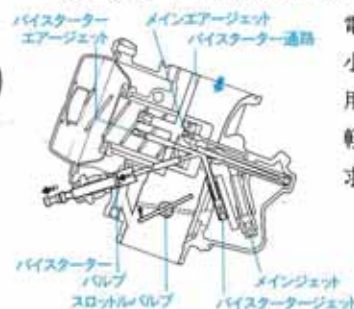
世界初、バイスターター式スラント型4連VDキャブレター。

90度V4エンジンのために特に開発された、サイドドラフト、ダウンドラフトのどちらにも使える、ユニークなスラント型VDキャブレター。前後傾シリンダーヘッドの取り付け角度、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る画期的なキャブレターシステムです。



ハイパワーを可能にした水冷方式。しかも徹底した軽量化設計。

冷却方式は水冷。ハイパワーを可能にし、エンジンの耐久性やエンジンオイルの消費低減に寄与しています。また、水温に応じ、自動的に作動する超薄型電動ファンを備えた小型ラジエーターを採用するなど徹底した軽量化と高効率を追求しています。



プレステージツアラー SABRE

ホンダならではのメカトロニクスは、
モーターサイクルを、ここまで進歩させた。

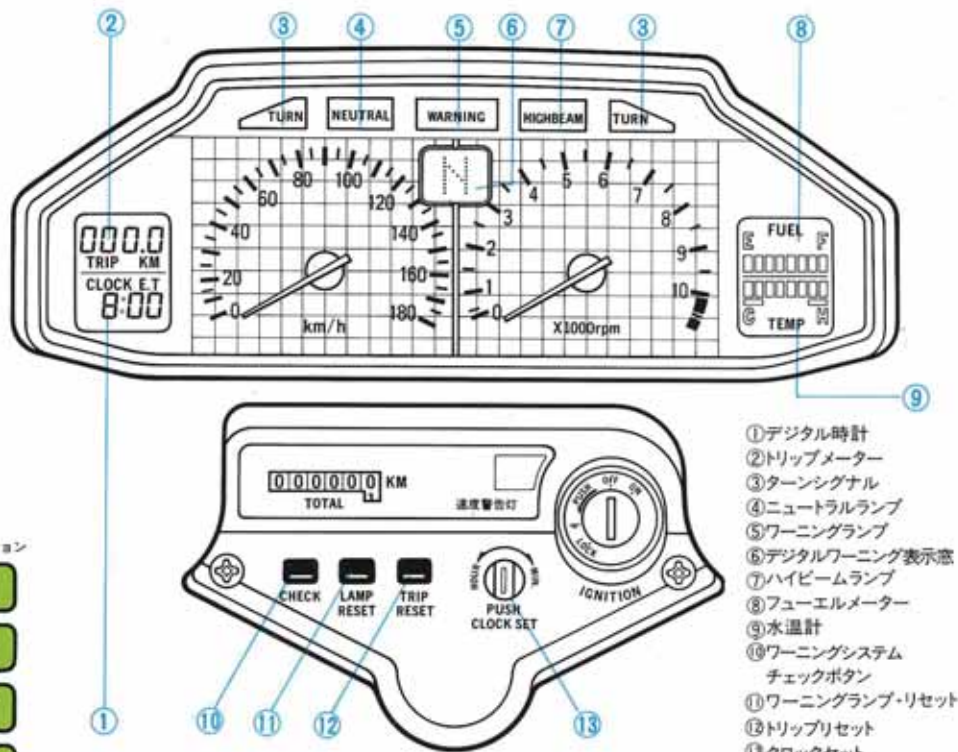
HONDA MECHATRONICS

ホンダ先進のメカニズムに、現代の先端を
ゆくエレクトロニクスを導入した、メカトロニ
クス。ライダーとマシンの、より高度なコミュニ
ケーション手段としてつくられた、いま最も新
しいヒューマン・テクノロジーです。そのメカ
トロニクスを《セイバー》に採用。この面でも
モーターサイクルの新世紀を拓きました。

絵図の点滅で各部の異常を警告する、デジタル ワーニングシステム。

デジタルワーニングシステムの表示窓は、スピード、タ
コの両メーター間に配置。エンジンを始動させると、こ
の表示窓に、次のような順序で警告項目が絵図でデジ
タル表示されます。①ストップ&テールランプのバルブ
断線。②ヘッドライトのバルブ断線。③ラジエーター液不
足。④バッテリー液不足。⑤ガソリン残量不足。⑥オ
イルプレッシャーの異常。このような場合は、該当個所の
絵図が点滅し、ワーニングランプが点燈。ライダーに点
検整備の必要を知らせます。すべてが正常な場合は、絵
表示が一巡すると、ニュートラルのNが表示されます。
走行中は、ギアポジションがデジタル表示されます。

ギア
ポジション



- ① デジタル時計
- ② トリップメーター
- ③ ターニングナル
- ④ ニュートラルランプ
- ⑤ ワーニングランプ
- ⑥ デジタルワーニング表示窓
- ⑦ ハイビームランプ
- ⑧ フューエルメーター
- ⑨ 水温計
- ⑩ ワーニングシステム
チェックボタン
- ⑪ ワーニングランプ・リセット
- ⑫ トリップリセット
- ⑬ クロックセット

メーター角度をライダーの視線に合わせて調整で きるケーブルレスメーター。

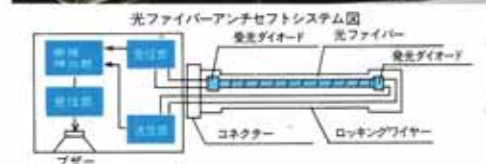
ホイールに取り付けたセンサーによりパルスを送り
て計測するスピードメーター。つまり、エレクトロニ
クスで動作するケーブルレスメーター。タコメーター



もイグニッションコイルよりパルスを送るケーブルレス
です。メーター角度を自由に調整できます。

世界初。光ファイバーを利用した盗難防止装置。

盗難防止装置にもメカトロニクスを採用しました。このシ
ステムは、ロッキングワイヤーが切断されると、車体側に
セットされているブザーと電源により警告を発する、光(オ
プティカル)ファイバー・アンチセフトデバイスです。ワイヤ
ーの両端に発光ダイオードと受光ダイオード、間に光フ
ァイバーを組み込んだロッキングワイヤーを、ガードレ
ールやホイール等に巻きつけます。そして、ワイヤーのコ
ネクターを車体に取り付けられたボックスに差し込みます。
もしワイヤーが切断された場合、光ファイバーが光を伝
送しなくなり、断線検出部の信号が発振部を作動させ
て警報を発します。なお、ボックスに差し込まれたワイヤ
ーコネクターは、解除用キーを使用しない限りはずせません。



コンピュータを駆使し、

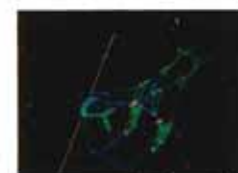
での安定性は、目を見張るものがあります。また、ホン
ダのシャフトドライブの優秀性は、すでにウイングで実

●焼結ブレーキパッド採用のフロント・デュアルピスト
ンキャリパー・ディスクブレーキ。どのような走行条件

コンピュータを駆使し、 科学の目を徹底させたフレーム、足まわり。

コンピュータ解析をフルに導入した、 軽量ダブルクレードルフレーム。

V4エンジン搭載。ラバーマウント方式。低シート高の確保。ラジエターの設置。こうした要因を持ちながら、驚くべき軽量フレームが実現できたのは、応力解析にコンピュータを導入。きわめて合理的に設計できたからです。その成果のひとつは、これまでは考えられなかった薄い板厚の高張力鋼管を部分的に採用できたこと。

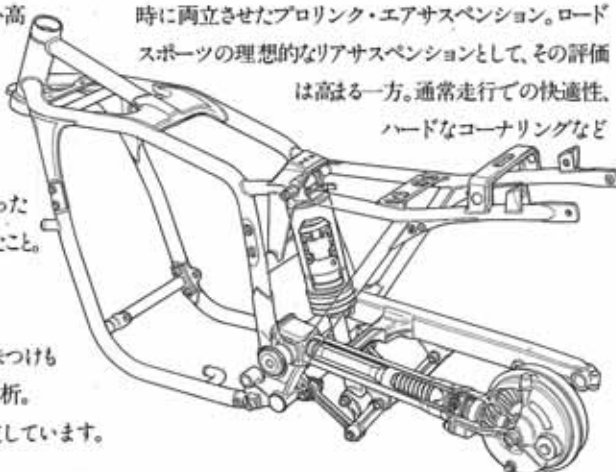


(NASTRAN)によるフレーム構造解析

また、ライダーの
動にたよっていた
フレーム強度の味つけも
コンピュータで解析。
ベストのものを選定しています。

プロリンク・エアサスペンションと、シャフトドライブ。

すばらしく快適な乗り心地と、すぐれた操縦安定性を同時に両立させたプロリンク・エアサスペンション。ロードスポーツの理想的なリアサスペンションとして、その評価は高まる一方。通常走行での快適性、



ハードなコーナリングなど

での安定性は、目を見張るものがあります。また、ホンダのシャフトドライブの優秀性は、すでにウイングで実証済み。そのすぐれた機構を、ノワー伝達効率を、さらに高めて《セイバー》に採用。静粛で、振動が少なく、シャフトドライブならではの爽快な走りが味わえます。もちろん、メンテナンスフリーです。

《セイバー》の比類ない走りを支えるハイ・メカニズム。

●5速+ODギアが、快適な高速クルージングを実現。燃費節約にも貢献。

●フロントフォークのネジレ剛性を高める、フロント・スタビライザー。

●際立つロードホールディングと操縦安定性のよさを誇るフロントエアサスペンション。



●焼結ブレーキパッド採用のフロント・デュアルピストンキャリパー・ディスクブレーキ。どのような走行条件下でも性能低下が少なくなりました。

●近未来スポーツ・ツアラーにふさわしい、ファッショナブルなアルミキャストホイール。

●濡れた路面でもすぐれたグリップ性能を発揮するニューパターン・チューブレスタイヤ。

●高張力鋼板を使用したスイングアーム。軽く、剛性にすぐれ、操縦安定性を高めています。

●点火装置は、トランジスタ無接点式。火花が強く、精度が高く、しかも、メンテナンスは不要。

●軽く、剛性にすぐれたアルミ合金鍛造のブラックハンドル。

●燃料タンクのキャップは、自動施錠装置付きのプッシュ式。

●タンク容量は20ℓの大容量。ロングクルージングでも余裕充分。

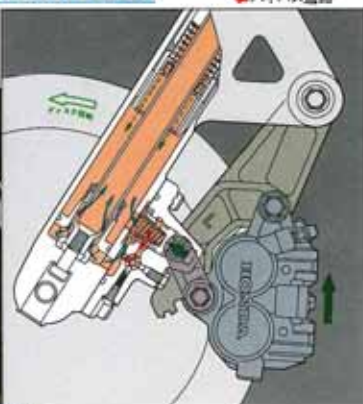
●4本のエキゾーストパイプをパワーチャンパーに集合、2本のマフラーに連結する4into 2 排気システム。

●ハンドルロックと一体式のイグニッションスイッチ。

《セイバー》と《マグナ》。2つの個性を 際立たせる革新のメカ。そして、数かずの装備。

ホンダ独自のブレーキトルク応答型アンチダイブ機構(TRAC)。

ブレーキング時のフロントサスペンションの沈み込みを抑えるアンチダイブ機構。それをブレーキン



●通常のオイル通路
●パイパス通路

グ状況に応じてフレキシブルに働くよう開発したのがTRACです。TRACの最も大きな特長は、ブレーキトルクを機械的に検知し、コントロール・ピストンを作動させていることです。そのため、アンチダイブ効果もブレーキングの強弱に応じ最適に働きます。さらに、もうひとつの際立った特長は、オートキャンセル機構。ブレーキング時に突起物を乗り越え

るなど、大きな衝撃を受けたとき、アンチダイブが働いてはショックを吸収できません。TRACのオートキャンセル機構は、そのような場合、一時的にアンチダイブをキャンセル。ショックを吸収した後はふたたびアンチダイブを働かせるシステムです。また、TRACは、アンチダイブの効きをソフトからハードまで4段階に調整できることも大きな特長です。

《セイバー》と《マグナ》に共通のクオリティ装備。

●大光量ハロゲンヘッドライト。《セイバー》は65W/55W。《マグナ》は60W/55W。夜間走行の安全性を高めます。



●アルミ製リアグリップと一体デザインのヘルメットホルダー。



●《セイバー》は左サイドカバー内に、《マグナ》はシート後部にツールボックスを設置。《セイバー》にはリアカウル内に小物入れもあります。



プレステージ・カスタム MAGNA

新たなアメリカン・カスタムとは何か。 《マグナ》が、いま、その答えを示した。

アメリカのHRAがデザインした、
時代の先端を行くアメリカン・カスタム。

アメリカに拠点を置くデザイン中心の研究所HRA（ホンダ・リサーチ・オブ・アメリカ）。《マグナ》は、その本場アメリカの空気を肌で知る若きスタッフ達によりデザインされた、これからのアメリカンの指標となるカスタムバイクで

《マグナ》のスタイリングの基礎となった、イメージ・スケッチの一例。



す。前に長く伸びたフロント・フォーク。直立姿勢の自然なライディング・ポジションが得られる新形状のハンドル。小ぶりのティアドロップタンク。座り心地のよいステップシート。725mmの低いシート高。背もたれを支えるアルミ製グラブバー。そして、そのスタイルに見事にマッチした水冷90度V4エンジン。時代を一步リードする新鮮なスタイルは、その存在を強烈にアピールするでしょう。しかも、走りは俊敏。90度V4独特のエキゾースト・サウンドを響かせながら、軽快に駆け抜けていきます。



《マグナ》のニューアメリカン・カスタムスタイルを生かすための、デュアルタンクシステム。

小さなティアドロップタンクは、いわば、カスタムスタイルの象徴。それを生かすために、シート下にサブタンクを設けました。メインとサブ、合わせて14ℓ。ロングツーリングにゆとりができます。また、キャブレーターへの送油のため、サブタンクの下に電磁ポンプを装備しました。安心して

長距離走行ができるカスタム・バイク——《マグナ》は、ここでも新しさを主張します。

快走のクルージングを実現する、
高級リザーバータンク付きリアサスペンション。

《マグナ》のスタイリングをさらに個性的に、精悍に際立たせるリザーバータンク付きリアサスペンション。ダンパー内のオイル容量



トンキャリパー・ディスクブレーキ。どのような走行条件下でも性能低下が少なくなりました。

増加と放熱性の高いタンクボディにより、長距離クルージングでも安定したダンピング性能が得られます。

スタイル、装備、すべてに

ハイ・クオリティを徹底させた《マグナ》。

- フロントサスペンションのネジレ剛性を高めるスタビライザー。マシンの直進性と操縦安定性をさらに向上。
- 焼結ブレーキパッド採用のフロント・デュアルピス

- タイヤは前後とも偏平ワイドのチューブレス。
- 静粛、低振動、パワー伝達効率にすぐれたシャフトドライブ。もちろん、メンテナンス・フリー。
- 操縦安定性のよいフロント・エアサスペンション。
- 機能美にあふれたスピード、タコ両メーターとインジケーターパネル。
- 操作しやすい、ハンドル回りのボタン、スイッチ類。
- フレームは本格的ダブルクレードル。

キャンディブルーニューレド



ブラック


SABRE (セイバー)

標準現金価格

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

¥ 695,000

キャンディインベリアルブルー



キャンディマルーン


MAGNA (マグナ)

標準現金価格

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

¥ 670,000

SPECIFICATIONS

	SABRE	MAGNA
型式	RC07	RC09
全長(m)	2.245	2.235
全幅(m)	0.830	0.815
全高(m)	1.165	1.195
軸距(m)	1.560	1.540
最低地上高(m)	0.135	0.165
シート高(m)	0.770	0.725
車両重量(kg)	242	236
乾燥重量(kg)	224	219
乗車定員(人)	2	
燃費(km/ℓ)	38(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	2.8
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)	72/9,500	
最大トルク(kg-m/rpm)	6.1/7,500	
キャブレター型式	VD	
始動方式	セルフ式	
点火方式	トランジスタ無接点式	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
潤滑油容量(ℓ)	3.0	
燃料タンク容量(ℓ)	20	メイン9.5+サブ4.5
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5段リターン+ODギア	
変速比	1速	2.294
	2速	1.619
	3速	1.291
	4速	1.074

※定地燃費は定められた試験条件のもとの値です。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の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。



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。■安全のため改造はやめましょう。

●安全速度で走ろう。●カーブではスピードをひかえめに。●道越しは余裕をもって。


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