

**HONDA®**

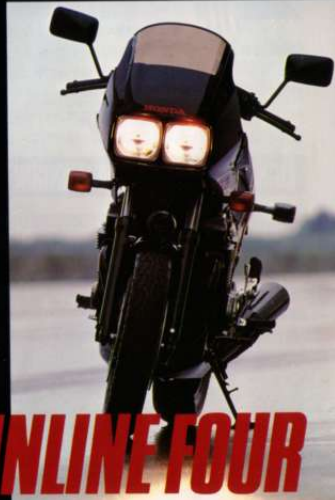
THE TOP OF INLINE FOUR  
**CBX750F**





# CBの歴史にいま、新しい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。数か月の栄光につつまれたCBの歴史は、いまた新たに、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世代というべきインライン4が登場、CB750Fに搭載されました。そしていま、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、背面設置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、徹底的とも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

マシンの性能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・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部部に配置するとい

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しました。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。



軽量・コンパクト化とまと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

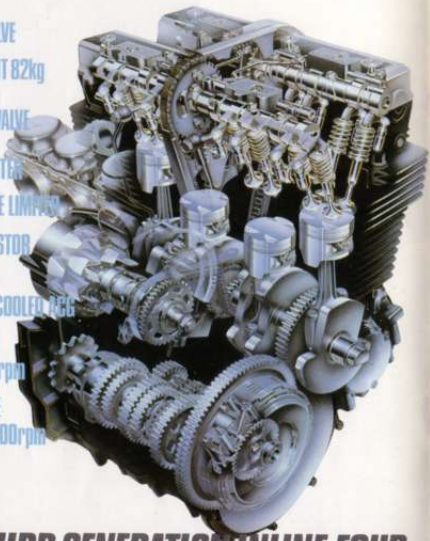
BACK TORQUE LIMITER

FULL TRANSISTOR  
IGNITION

FORCED AIR COOLED ACB

MAX POWER  
77PS/9,500rpm

MAX TORQUE  
6.5kg-m/7,500rpm



## THE THIRD GENERATION INLINE FOUR

# ッター機構も内蔵。最新鋭の第3世代インライン4。

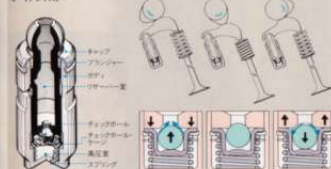
## HYDRAULIC VALVE CLEARANCE AUTO-ADJUSTER

油圧式バルブクリアランス・オートアダプターをはじめ、数かず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・オートアダプター。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クリアランスに調整。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

フィールをつねに正確にトレスするため、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ンナー、クラッチレバーの遊び調整のいらない油圧クラッチ、プラシ交換の必要がないプラシレスACシジェネレーター、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。

油圧式バルブクリアランス・オートアダプター



作動解説

- 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でロッカーアームに押しつけられる。
  - カムが動き、ロッカーアームを押し始める。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よそがれる。
  - このため高圧室内の圧力がいきなり高まり、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アプター側だけが動き、バルブを押し下げる。
- ③バルブリアプターが終了すると、高圧室内の圧力は下がり、チェックボールが下がりプランジャー内のオイルは再度押し上げられ、プランジャー内に押しつけられた状態となる。①-③を繰り返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

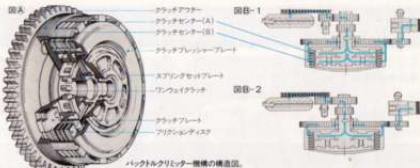
急激なシフトダウン時にもスムーズな走行を約束するバックトルクリミッター機構。

もしもこのメカニズムは、4サイクル・ロードレシーの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くなく

いる反面、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、駆動系に過重な負荷が発生する。これをやわらげタイヤの耐久性を高める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6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6-1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6-2のように、後輪からのバックトルクを受けた場合には、クラッチセンター(A)のみでトルクを伝えます。このため、クラッチ容量は約倍となり、バックトルクが過大になると、クラッチが一瞬スリ



バックトルクリミッター機構の構造図。

ップし、エンジン側へのトルク伝達をカット。

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ない。

駆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。

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。

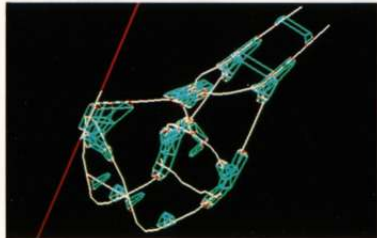
# デュアルヘッドライトが耐久レーサーをイメージする。迫力のフェイスと、充実のフレ

## 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)。

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。



## FULLY ADJUSTABLE PRO-LINK

アジャストノブで楽にダンピング調整ができるニュープロリンク。乗り心地、路面追従性もさらに向上。リンク比とセッティングを変えることにより、乗り心地と路面追従性をより高めているニュープロリンク・エアアシペーション。このプロリンクは、ダンピング調整がアジャストノブで簡単にできます。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

3段階。エア圧の調整によりクッションの硬さが変わるので、走行条件に合わせて最適なセッティングができます。なお、ピボット部に加工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、焼結パッドを装着しています。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。パッド重量を軽減し、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。

レンジ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。その軽さと強靭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・コンパクトにため、足まわりをスッキリさせたニューTRAC(ブレーキバルブ応答型アンチダイブ機構)。また、フロント・エアアシペーション側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(ブレーキバルブ)側のオイルの流路。

## 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のスタライ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ライングに足車に溶け込むフェアリング。ボトムマウントのため、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部には、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け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)することです。しかも、高速になると効果を発揮し、ハイウェイでの快適な走行をもたら

CBX

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。ポルトメーターも標準装備。

パナ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、まさにコクピットのような。左にスピードメーター、中央にタコメーター、右にポルト&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。

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。

CBX750Fの爽快な走りを変える卓越した装備・仕様の数かず。

- マシンの旋回性能を高めた、新パターンのチューブレスタイヤ。
- 大型で明るいサールライト。
- 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。



すぐれた空力テクノロジーが





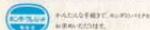
CBX750F 標準 車両全価格 ¥698,000 (北海道、沖縄および一部県を除く)

## SPECIFICATIONS

型式	RC01	点火方式	フルタイムシステム
寸法 (mm)	2,145	駆動方式	直進駆動方式
全高 (mm)	9,740	乗員重量 (kg)	212
全幅 (mm)	1,340	乗付容量 (kg)	25
軸間 (mm)	1,400	シート形式	流線型マルチレベルステップ
最低地上高 (mm)	9,145	変換形式	革張革合式段々ステップ
シート高 (mm)	9,190	変換比	1速 2,000
最高速度 (km/h)	238	2速 2,275	
100km/h 加速 (s)	12.7	3速 1,740	
乗車人員 (人)	2	4速 1,434	
燃費 (km/l)	16.0 (90%)/実地走行時 (15.0)	5速 1,240	
空気抵抗係数 (Cd)	0.46 (1.05)	6速 1,115	
最小回転半径 (m)	2.8	減速比 (1/2)	1,960/2,812
エンジン型式	RC01E	キックスタート	2段階
排気管型式	空冷4バルブDOHC4バルブ2気筒	11mmシャフト	51
燃料容量 (L)	16.7	タイヤサイズ	前 110/70-14 59H 後 130/70-14 59H
内径×行程 (mm)	67.0×53.0	ブレーキ形式	前 流線型ダブルディスク (フロント33mmローラー) 後 流線型ダブルディスク (リア33mmローラー) ABSシステム (前後別々、4車輪)
圧縮比	9.3	懸架方式	前 フォーム式 後 シングルフーム (内蔵安定機構付 フロント)
最高出力 (PS/kW)	77.0/56.0	フレーム形式	ダブルスパーテル
最大トルク (kgm/rpm)	6.5/7,500		
キャブ型式	VE84		
始動方式	セル付		

\*定地燃費は定められた試験条件のもとで得た値です。したがって、走行時の状況、道路、車速、整備などの諸条件により異なります。  
\*乗車重量は印刷のため乗員と多少異なる場合があります。\*乗車仕様は取扱いの平易なく変更する場合があります。

お求めやすい便利な  
(ホンダクレジット)をご利用ください。

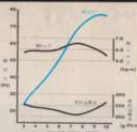


## ホンダカード

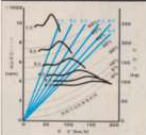
●手数料2.0%～7.0% ●お買上げ200万円以内  
限度額は200万円 ●最大2000円まで100%の  
お買上げのクレジットでお買上げいただけます。

※お申し込みの際は、上記の条件をお読みください。

## 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、あごひもはちゃんと締めましょう。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。

バイクの構造や性能に関係する改造は、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となります。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、まず機能に遊んでいることで、道路よりよく自立し、身体にフィットした長袖、長ズボンです。また、運動しやすい動きやすいものもお勧めください。

## ●HMS(ホンダ・モーター・サーキット・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。

ライディングの基本とマナーを身につけ、さらには上級のクラス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、交通安全センター「福間」、埼玉熊川町の「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、確かな技術と知識のレッスンを行っています。また、毎月おこなわれる「教習所など」では、一日コース(1DAY)HMSも開催されています(一部地域はバイクワンデースクール二日遊ばず)。いずれも受講のお申し込みは最寄りのホンダ販売店もしくはホンダ二輪代理店へどうぞ。

## ●ホンダ「デートランド」走れる展示場。

バイクとデートがそなえ楽しい気分をフューリーバイクからスポーツバイクまでお楽しみいただけます。会場は、交通安全センター「福間」(埼玉県)0492-971-4111、鈴鹿サーキット交通安全センター(三重県)0593-78-0387、レインボーライディングスクール浜松(静岡県)0534-371-5551、交通安全センター「福間」(福岡県)092-963-1424。

## ●心にゆとりもてるスピードで走りましょう。

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、大きな「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、安全を確かしてから追越しましょう。

## ●早朝・夕方への「ヘッドライト」早めに点灯を。

早朝や夕方の走行は、周囲の暗さのおかげで、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点灯して、できるだけ目立つようにしましょう。

## ●素晴らしいライダー仲間「サーフ・クラブ」。

仲間とツーリングの楽しさは格別です。サーフクラブは、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。どこでもお入会いただけます。なお、ホンダ販売、ホンダサービス・各地区センターでは、同クラブ結成のお手伝いもいたします。

●目で見る安全運転「SAFETY 2&4」(フーン・ドフォー)。バイクライディングの楽しさを、見て読んで実感できる楽しい月刊誌「SAFETY 2&4」。購読のお申し込みは、お近くのホンダ販売、ホンダサービス・各地区センターへ。

●バイクの「何でも博士」が、あなたのお役にいます。安全運転普及指導員は、安全な乗り方や運転技術をお教えるための、いわばバイクの「何でも博士」です。バイクに関することなら何でもご相談ください。あなたのお近くのホンダ販売店やホンダサービス・各地区センターで、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。

●全国130ヵ所のサービスネット。(株)ホンダサービス。ホンダサービスは、販売店とともにお客様をお守りするホンダ直営のサービス専門店です。ホンダ製品の点検整備はもとより、パーツの販売も全国130ヵ所のサービスセンターも、全国ネットワークから遠くへお出かけの際も安心してご利用いただけます。

## ホンダウイングモトパーク

千葉市作草部町605-1 ☎0472(87)4559



お問い合わせは各支店の販売店、または下記へどうぞ。  
東京支店 〒110 東京都台東区根岸2-26-6 ☎03(5649)2054  
札幌支店 〒140 北海道札幌市中央区南一条西1-7-2 ☎011(261)1251  
大阪支店 〒530 大阪府大阪市東淀川区東中野1-31 ☎06(6131)1871  
名古屋支店 〒461 愛知県市北区東照町8-7 ☎052(294)3233  
仙台支店 〒980 仙台市青葉区上1-11-1 ☎022(22)34471  
福岡支店 〒900 福岡市中央区北1条西1-7 ☎092(224)9201  
CRX102F-02-1025