


1968年11月1日

デザイン一新・出力向上!
—豪華なオートバイの王様—

新型ホンダドリームCB450

全国標準現金正価 ¥ 268000

発売時期 

独得のDOHCエンジンを搭載した、高速、高性能の大型モーターサイクル。豪快でダイナミックな迫力を持つデザイン、機動性あふれる王者の風格。エンジン、フレームともすべてに一段と磨きをかけました。

ホンダドリームCB450は、昭和40年4月の国内販売とともに輸出を開始、「オートバイの王様」として全世界から高く評価され、そのほとんどが最も機動性を必要とする各国警察の白バイ用として、「輸出の花形」の名をほしいままにしております。

〔特 長〕

- **最高出力45馬力! 最高速度180km/h!**
リッター当り101馬力の驚異的出力。これこそホンダの技術の結晶4サイクル2気筒DOHCエンジンの成果です。
- **0-400m加速13.2秒!**
世界最高の驚異の加速。世界GP出場の技術をいかに発揮。追越し加速にも他車の追従を許さない機動力です。
- **リターン式5段ミッション**
あらゆる走行条件に合わせ、常に理想的なギアレシオが選べ、高出力のエンジン特性をフルに発揮します。
- **ニュータイプのオイル、高圧窒素併用式リアサスペンション**
モーターサイクルに始めて登場、高速コーナリング、悪路走行などには抜群のロードホールディングを発揮、乗心地も飛躍的に向上しました。

〔エ ン ジ ン〕

- **性能向上、馬力アップ!**
貴重なレース経験から生まれた高水準の技術をいかし、吸排気バルブ系、燃焼室の改良などの結果、低速から高速域に至る吸排気効率の向上をはかりました。
- **トーションバー式バルブスプリング**
動弁機構がコンパクトにまとまり、高速回転で安定した性能を発揮します。バルブまわりの優れた整備性は既に定評あるところ。
- **ぜいたくなニードルローラーベアリング**
クランク軸受は新形式のニードルローラーベアリングを使った4点支持。ミッション主要部に至るまでの軸受も、ニードルローラーベアリングで、回転はなめらか。馬力ロスが少なく、高速走行、過酷な走行にも一層耐久性を増しました。
- **完璧なオイル潤滑**
プランジャーポンプによる強制給油方式で、汙網式、遠心式による効率の高い二重汙過。連続高速回転にも、全く不安のない潤滑方式です。

■ 湿式多板大容量クラッチ

つながりはスムーズでショックは少く、市街地走行や山坂道での酷使に耐え、無類の耐久性を誇ります。

■ 負圧サーボ式2連キャブレター

低速から高速まで走行状態に応じたムラのない吸気が得られ、急加速時のツキもまったくスムーズ。

■ 静かで効率のよいエアクリナー

二連のエアクリナーはラバー一体成形のサイレンサー内に収容、吸入音を消し、左右連通のため吸入のバランスがよく、汙過面積も有効に働き、吸入効率も抜群です。

〈フ レ ー ム〉

■ セミダブルクレードル式フレーム

パイプ径を増し、ねじれ剛性を高め、フロントアライメントの改良、ホイールベースの延長(25mm)とあいまって、高速時の操縦安定性は格段に向上した。

■ 疲れ知らずのライディングポジション

ハンドルは横巾、高さを大きくしたセミアップ型。シート、メーター、スイッチ、ペダルなどとともに人間工学にもとずき操作のしやすさを追求。防震対策にも細かな配慮がなされ、敏捷な運転ができ、長距離連続運転にも疲れません。

■ 安定のよいテレスコピックサスペンション

フロントフォークには、精悍なブーツタイプのテレスコピックサスペンション、フロントアライメントの変動が少く、ショック吸収、路面追従にすぐれています。ボトムケースはバネ下重量の少ないアルミ合金製、剛性を高め作動性も改良、適正なトレール寸法と相まって、操縦安定性を高めました。

■ リヤサスペンションはオイル・高圧窒素併用式

オイルと高圧窒素ガスを併用、泡だちによる減衰作用のロスがなく、温度変化の影響、オイルの疲労が少い。耐久性にすぐれ、路面への追従性がよく、走行安定性は抜群。ロールスロイス、ベンツなどの高級車にのみ採用されています。

■ セーフティな大径タイヤ

路面グリップにすぐれ、ウェットホールディング(濡れた路面での食いつき)もよく安全です。フェンダーとのクリアランスを大きく設計、4.00-18まで装着可能。スノーチェーンにも十分の余裕があります。

■ チェンジのフィーリング向上

シフトドラムにボールベアリングを使用。ストッパーに新機構を採り入れ、確実に軽く作動します。また、チェンジの飛越しに対しても特に考慮が払われ高速走行においても、安全に操作できます。

■ メーターはセパレートタイプ

メーター類は独得の野性的な外観を強調し、機能的なムードを出す独立型。確認容易で、スポーツキットの取付を容易にしました。

■ 簡易な保守点検機構

シートはワンタッチ後方開閉式で、その直下にバッテリー及電装品をまとめて配置、しかもエアクリナーカバーも簡単に取り外せ、各部品の保守点検が極めて容易です。

■ すべてに完璧な安全設計

フロントブレーキは強力で確実な大径2リーディング式。ライト類は乗用車並みの大型。走行中の操作はすべて手元に集め、しかも、レバーの先端はボール状、ペダル類など突起物には丸味をつけ、安全上の配慮がゆきとどいています。

1968年11月1日

デザイン一新・出力向上

——豪華なオートバイの王様——

新型 ホンダドリーム CB450

全国標準現金正価 ￥ 268000

発売時期 11月1日

独得のDOHCエンジンを搭載した、高速、高性能の大型モーターサイクル。爽快でダイナミックな迫力を持つデザイン、機動性あふれる王者の風格。エンジン、フレームともすべてに一段と磨きをかけました。

ホンダドリームCB450は、昭和40年4月の国内販売とともに輸出を開始、「オートバイの王様」として全世界から高く評価され、そのほとんどが最も機動性を必要とする各国警察の白バイ用として、「輸出の花形」の名をほしいままにしております。

〔 特 長 〕

- ◇ 最高出力45馬力！ 最高速度180km/h！
リッター当り101馬力の驚異的出力。これこそホンダの技術の結晶4サイクル2気筒DOHCエンジンの成果です。
- ◇ 0-400m加速13.2秒！
世界最高の驚異の加速。世界GP出場の技術をいかんなく発揮。追越し加速にも他車の追従を許さない機動力です。
- ◇ リターン式5段ミッション
あらゆる走行条件に合わせ、常に理想的なギアレシオが選べ、高出力のエンジンの特性をフルに発揮します。
- ◇ ニュータイプのオイル、高圧窒素併用式リアサスペンション
モーターサイクルに始めて登場、高速コーナリング、悪路走行などには抜群のロードホールディングを発揮、乗心地も飛躍的に向上しました。

〔各部の特長〕

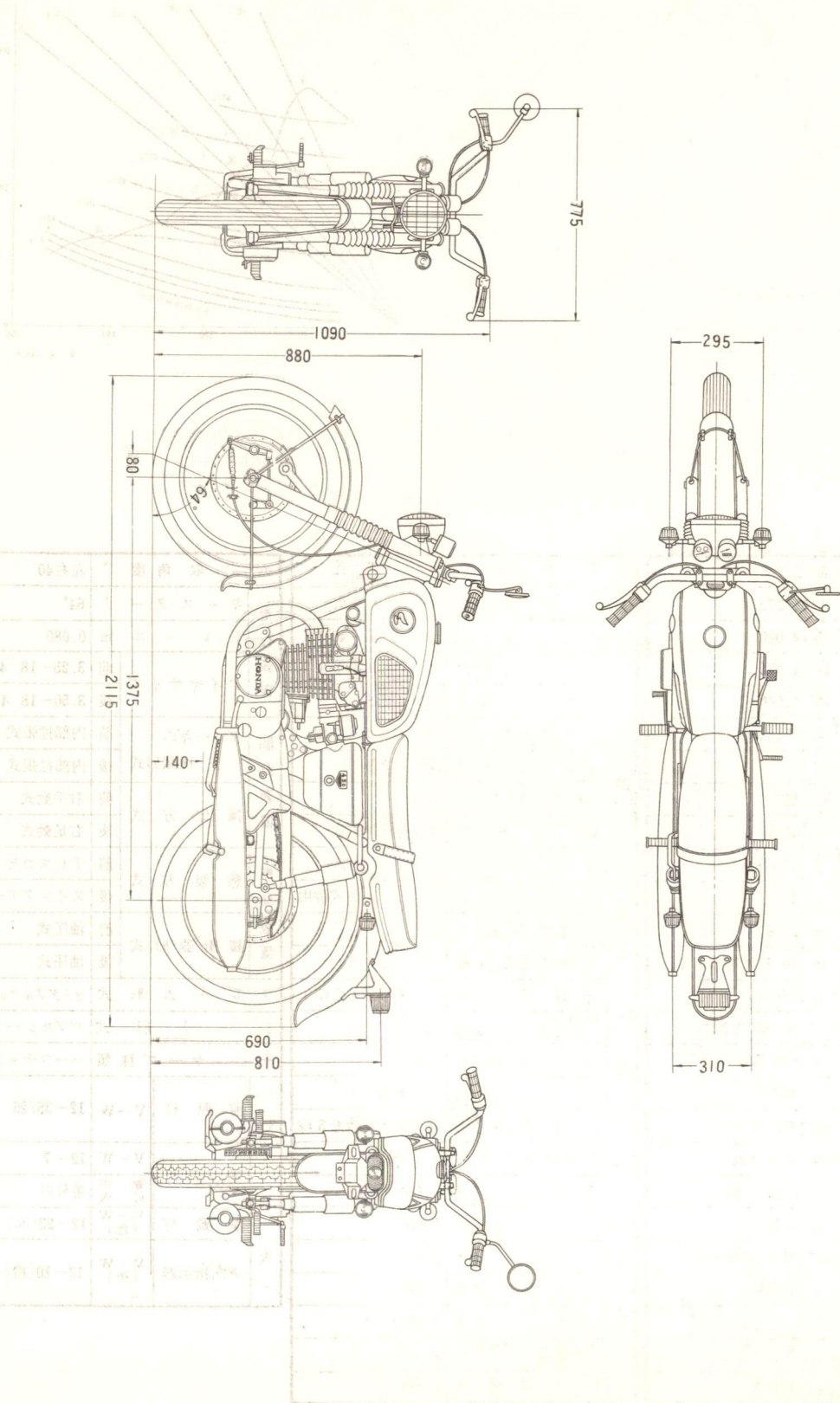
〔エンジン〕

- ◇ **性能向上、馬力アップ!**
貴重なレース経験から生まれた高水準の技術をいかし、吸排気バルブ系、燃焼室の改良などの結果、低速から高速域に至る吸排気効率の向上をはかりました。
- ◇ **トーションバー式バルブスプリング**
動弁機構がコンパクトにまとまり、高速回転で安定した性能を発揮します。バルブまわりの優れた整備性は既に定評あるところです。
- ◇ **ぜいたくなニードルローラーベアリング**
クランク軸受は新型式のニードルローラーベアリングを使った4点支持。ミツシヨン主要部に至るまでの軸受も、ニードルローラーベアリングで、回転はなめらか。馬力ロスが少く、高速走行、過酷な走行にも一層耐久性を増しました。
- ◇ **完璧なオイル潤滑**
プランジャーポンプによる強制給油方式で、汙網式、遠心式による効率の高い二重汙過。連続高速回転にも、全く不安のない潤滑方式です。
- ◇ **湿式多板大容量クラッチ**
つながりはスムーズでショックは少く、市街地走行や山坂道での酷使に耐え、無類の耐久性を誇ります。
- ◇ **負圧サーボ式2連キャブレター**
低速から高速まで走行状態に応じたムラのない吸気が得られ、急加速時のツキもまつたくスムーズ。
- ◇ **静かで効率のよいエアクリナー**
二連のエアクリナーは樹脂一体成形のサイレンサー内に収容、吸入音を消し、左右連通のため吸入のバランスがよく、汙過面積も有効に働き、吸入効率も抜群です。

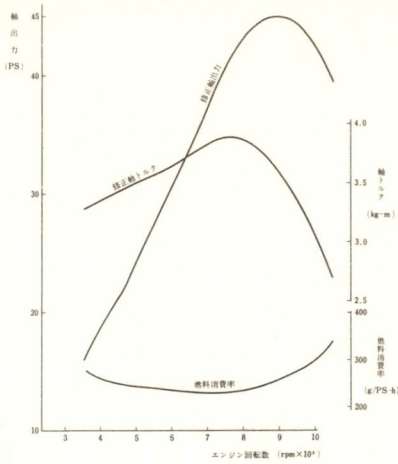
〔フレーム〕

- ◇ **セミダブルクレードル式フレーム**
パイプ径を増し、ねじれ剛性を高め、フロントアライメントの改良、ホイールベースの延長(25mm)とあいまつて、高速時の操縦安定性は格段に向上した。
- ◇ **疲れ知らずのライディングポジション**
ハンドルは横巾、高さを大きくしたセミアップ型。シート、メーター、スイッチ、ペダルなどとともに人間工学にもとずき操作のしやすさを追求。防震対策にも細かな配慮がなされ、敏捷な運転ができ、長距離連続運転にも疲れません。
- ◇ **安定のよいテレスコピックサスペンション**
フロントフォークには、精悍で安定のよいテレスコピックサスペンション、フロントアライメントの変動が少く、ショック吸収、路面追従にすぐれています。ボトムケースはバネ下重量の少ないアルミ合金製、剛性を高め作動性も改良、適正なトレール寸法と相まつて、操縦安定性を高めました。
- ◇ **リヤサスペンションはオイル・高圧窒素併用式**
オイルと高圧窒素ガスを併用、泡だちによる減衰作用のロスがなく、温度変化の影響、オイルの疲労が少い。耐久性にすぐれ、路面への追従性がよく、走行安定性は抜群。ロールスロイス、ベンツなどの高級車にのみ採用されています。
- ◇ **セーフティな大径タイヤ**
路面グリップにすぐれ、ヴェットホールディング(濡れた路面での食いつき)もよく安全です。フェンダーとのクリアランスを大きく設計、4.00—18まで装着可能。スノーチェーンにも十分の余裕があります。
- ◇ **チェンジのフィーリング向上**
シフトドラムにボールベアリングを使用。ストッパーに新機構を採り入れ、確実に軽く作動します。また、チェンジの飛越しに対しても特に考慮が払われ高速走行においても、安全に操作できます。
- ◇ **メーターはセパレートタイプ**
メーター類は独得の野性的な外観を強調し、機能的なムードを出す独立型。確認容易で、スポーツキットの取付を容易にしました。
- ◇ **簡易な保守点検機構**
シートはワンタッチ後方開閉式で、その直下にバッテリー及電装品をまとめて配置、しかもエアクリナーカバーも簡単に取り外せ、各 부품の保守点検が極めて容易です。
- ◇ **すべてに完璧な安全設計**
フロントブレーキは強力で確実な大径2リーディング式。ライト類は乗用車並みの大型。走行中の操作はすべて手元に集め、しかも、レバーの先端はボール状、ペダル類など突起物には丸味をつけ、安全上の配慮がゆきとどいています。

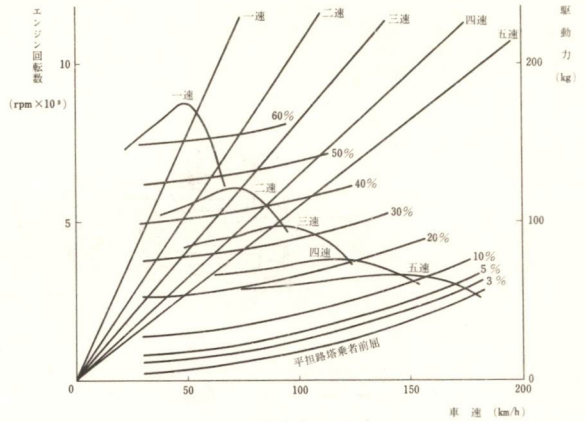
CB450 外觀四面圖



エンジン性能曲線



走行性能曲線



諸元表

寸法	全長	2.115	原	始動方式	セルモーター式 キック式併用	機	かじ取角度 °	左右40°	
	全巾	0.775		点火方式	バッテリー点火		走行装置	キャスター °	64°
	全高	1.090		点火時期	上死点前5°~40°		ト レール	m	0.080
	軸距	1.375		点火コイル形式	直流式高圧コイル		タイヤサイズ	前	3.25-18 4PR
重量	最低地上高	0.140	動	点火プラグ型式	B-7ES	後	3.50-18 4PR		
	車両重量	175(乾燥)		化器形式と数	負圧サーボ式 2個	制動装置	ブレーキの種類形式	前 内部拡張式 後 内部拡張式	
性能	乗車定員 (人)	2	機	空気清浄器形式	濾紙式 2個	操作方式	前 右手動式 後 右足動式		
	最高速度 km/h	180		燃料タンク容量 ℓ	12.5	懸架装置	懸架方式	前 テレスコピック式 後 スイングアーム式	
	0~400m加速 秒	13.2		潤滑方式	強制飛沫併用式		緩衝器形式	前 油圧式 後 油圧式	
	平坦路燃費率 km/ℓ	35(60km/h)		油ポンプ形式	ブランジャー式	フレーム形式	セミダブルクレードル式		
能	登坂能力 °	20°	動	油こし器形式	遠心式、金網式併用	シート形式	ダブルシート		
	最小回転半径 m	2.29		潤滑油容量 ℓ	2.8	チェーンケース種類	ハーフチェーンケース		
	制動停止距離 m	14.5(初速50km/h)		蓄電池電圧容量	12V 12AH	灯	前照灯	V-W	12-35/25
	冷却方式とサイクル	空冷4サイクル		発電機形式	ローター型ACG		尾灯	V-W	12-7
原	シリンダー数と配列	2気筒直立並列	力	機関から変速機までの機構	歯車式	兼用火 番号灯	制動灯	V-W (色)	12-23(赤)
	弁配置	頭上2カム軸式		同上減速比	3.304			火	方向指示器
	総排気量 cc	444		クラッチ形式	湿式多板	変速機形式	常時噛合式前進5段		
	内径×行程 mm	70×57.8		変速機操作方式	左足動式	変速比 1速	2.412		
動	最高出力 PS/rpm	45/9.000	達	変速比 2速	1.636				
	最大トルク kg-m/rpm	3.88/7.500		変速比 3速	1.269				
	圧縮比	9.0		変速比 4速	1.000				
	圧縮圧力 kg/cm²	13.0/1000rpm		変速比 5速	0.844				
機	燃焼室形状	半球形	装	変速機から後車軸までの機構	チェーン				
	爆発間隔 °			同上減速比	2.333				
	クランク軸ベアリング形式	4点支持 ニードルベアリング							
	カムチェーンテンショナー装置	調整式							