

# CTFX

## 700N/700

製品説明書



Hondaは2010年に「お客様の喜びを最大化する商品を早く安く、低炭素で実現する」という2020年ビジョンを掲げました。そのビジョンに基づいて「Hondaらしいユニークな発想で、人々の暮らしを便利で楽しいものにした」という技術者の思いを込め、新たなFUN市場の創造を目指して開発をスタートさせました。

開発チームは、まず原点に立ち返って、先進国のモーターサイクルの使用状況、ユーザー要望などの情報を調査することになりました。そこから、「いたずらに最高速などの数値性能にこだわることなく、日常生活で扱い易く、街中の移動も郊外のツーリングも快適に楽しみたい」という多面的なユーザー像が見えてきました。

そしてそのようなニーズに、Honda独自のコンセプトに基づき、オリジナリティあふれる先進デザインで応えたのが、HondaのFUNバイクの世界に新たに加わるCTXシリーズです。

### ■CTXシリーズコンセプト

CTXシリーズは、Hondaらしい独自のコンセプトとして「快適技術の体感」(Comfort Technology Experience)を提唱します。

「快適技術の体感」とは、Hondaの「環境」「安全」「FUN」の3つの基本技術を土台にし、スタイリングデザインは「力強い水平基調」でフロントマッシュデザインとし、「Hondaの追求する使い勝手」(Comfort)と、「Hondaの目指したドライバビリティ」(Feel)の3つの要素を高い次元で融合させることで、より価値のある物を実現します。



「Hondaの追求する使い勝手」(Comfort)とは

- ・操りやすく低重心
- ・静粛で安定感のある高速走行
- ・ストレスを感じさせない連続走行
- ・疲れにくい低振動
- ・高い車両安定感
- ・快適なコーナーリング

「Hondaの目指したドライバビリティ」(Feel)とは

- ・滑らかな、発進・停止
- ・素早く適切な出力反応
- ・デュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)による  
継ぎ目の無い変速による適切な加減速

**■ CTX700N/CTX700の位置付け**

Hondaは、この独自の「快適技術を体感する」CTXシリーズコンセプトを実現するために、まずは好評を博したNC700シリーズをベースに開発したCTX700N/CTX700をCTXシリーズの第一弾として投入いたします。

信頼性の高い低重心の水冷・直列2気筒700ccエンジンは、低・中速トルクを重視した上質で扱い易い走りを実現しながら、利便性やデザインの自由度に優れ、軽量コンパクト化したデュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)を搭載することで、楽に、快適に、爽快に乗ることができ、快適技術を体感できます。

素直な操縦フィーリングや気負わずに扱いきれる性能に、水平基調の力強いデザインをシリーズ共通の個性とし、新しい世代を見据えたCTXコンセプトシリーズの開発にチャレンジしていきます。

このCTXシリーズが、お客様の遊び心を掻き立て、日常の移動する楽しみを共有できる最良のパートナーとしてご愛顧いただければ、CTXシリーズの開発責任者としてこの上ない喜びです。

(株)本田技術研究所 二輪R&Dセンター  
CTXシリーズ開発責任者  
MASANORI AOKI

青木 征憲



私たち開発チームは、従来の考え方の延長線上ではなく、新しい時代のニーズに応えられ、今後のベンチマークになりえる二輪車の創造を目指し、NC700シリーズで好評の低燃費700ccエンジンとフレームを利用して、お客様へ魅力あるモーターサイクルを提案します。

CTX700N/CTX700は、CTXシリーズコンセプトである「快適技術の体感」と「Honda独自の水平基調シェイプ」をテーマとし、足つき性がよく安心感のある低シート高と、街中でも気軽に操る楽しさを味わえる素直なハンドリング特性と安定感、それに力強い個性的なデザインを融合させています。シンプルかつ豪快なネイキッドスタイルCTX700Nと、新しいデザイントレンドを押し出したカウリングタイプCTX700をご用意しました。シフト操作を楽しめるマニュアルトランスミッションタイプと、スムーズに適切な変速を自動で行うことで、快適な走行に誘うDCTタイプを設定し、お客様のライフスタイルに合わせてお好みで選択していただくことができます。

ライダーとパッセンジャーの居住スペースを十分確保し、さらに利便性を高めるためにパニアケースを装備する事も可能としました。

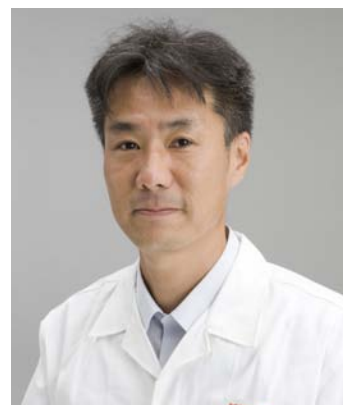
CTX700N/CTX700は機能美に裏付けられた独自のデザインをまとい、素直なハンドリングや低・中回転域から高回転域までゆったり走れる扱い易い乗り味にチームの想いを込めています。このCTX700N/CTX700を楽に、快適に、爽快に、乗っていただける最良のパートナーとして、お付き合いいただければ開発責任者としてこの上ない幸せです。

#### ■CTX700N/CTX700の開発目標

- Honda独自のCTXシリーズの世界観を表現
- 安心感のあるローシート、低重心による軽快な操縦フィーリング、快適クルージングを実現するパッケージング
- Honda独自の力強い水平基調の次世代デザイン
- 軽量かつ最適な価格帯での普及を目指した、Honda独創の「FUN to Ride」と「Easy Operation」を高次元で融合した第二世代の「DCT」搭載
- 利便性を向上する快適装備と個性を引き立てるオプション用品を設定

(株)本田技術研究所 二輪R&Dセンター  
CTX700N/CTX700 開発責任者  
KOKI KOBAYASHI

小林 弘毅



CTX700N/CTX700のスタイリングデザインは、Honda独自の新しいデザインの方向性を示すCTXコンセプトシリーズとして、お客様が一目見てHondaの二輪車とわかるアイデンティティを明確に盛り込み、Hondaならではのオリジナリティあふれる先進デザインとしてCTXをグローバルに通用する表現としました。

デザインのテーマは「おおらかで力強い面構成」「機能的に独立した部品構成」をベースに、クルーザーとしてのポイントは押さえつつ、モダンさや男っぽい色気の表現を目指しました。力強い水平基調のシェイプに、睨みを効かせたフロントフェイス、サイドビューから見てフロントに塊感を持たせたフロントマッシュフォルムで、CTXデザインのアイデンティティを形成しています。

最近ではクルーザーに対する価値基準が、長距離移動重視から、自分らしさや心の満足を表現させる方向へと変化してきました。そこで、Hondaに乗ることをより誇れるように、デザインがもたらす気持ちの豊かさを込めてCTXコンセプトという新たな市場創造を目指し、シンプルさの中に力強さを秘めたネイキッドタイプCTX700Nと、フロントカウリングを装着することでフロントマッシュフォルムをより際立たせたCTX700の2つのスタイリングデザインを提案いたします。

#### ■スタイリングデザイン イメージスケッチ

CTX700N(ネイキッドタイプ)



CTX700(カウリングタイプ)



### ●CTX700N ネイキッドタイプ スタイリングデザイン

CTX700Nはネイキッドタイプとして、おおらかで力強い面構成と水平基調のプロポーション、機能的に独立させた部品構成に、ローシートポジションによる低重心を強調した、次世代ローシートネイキッドモデルを予感させるデザインとしています。

ヘッドパイプを抱え込むようなシルエットのタンクシェルターや、アグレッシブなデザインのヘッドライトカウルは、ネイキッドモデルならではの軽快感のあるワイルドさを表現し、シートからリアカウルまわりのデザインは、ローシートの特徴を生かしたシンプルでモダンな形状としました。また、ラジエーターカバー、サイドカバー、ピボットプレートなどは、機能的な形状とすると共に、ブラックアウトする事でエンジンとフレームとの一体感を出し、メカニカルな演出をしました。



■CTX700N ネイキッドタイプ スタイリングデザイン イメージスケッチ

### ●CTX700N ネイキッドタイプ フロントフェイス

ネイキッドタイプの魅力を最大に引き出すフロントフェイスには、より精悍な表情を醸し出す特徴的なV字型マルチフレクターヘッドライトを採用。またヘッドライトを左右から挟みこむようなカウルデザインを施し、個性的で力強いフロントまわりを演出しています。カウル内には、視認性に優れたコンパクトなメーターを装備し、使い勝手に優れるデザインとしています。

また、正面から見えるメーターバイザーにもシャープなデザインを施すことで機能美を表現しています。



■CTX700N フロントフェイス デザインスケッチ

### ●CTX700 カウリングタイプ スタイリングデザイン

CTX700は大型のカウリングを装着する事で、快適なウインドプロテクション性能を備え、ツーリングにも適したモデルとなっています。

大型カウリングと一体になったタンクシェルターはフロントマッシブフォルムをさらに強調し、細く絞り込んだテールカウル、機能的なカバー類とメカニカルなエンジンとフレームを融合したデザインによってモダンかつエモーショナルな外観に仕上げています。また、パッセンジャーに快適さと安心感をもたらす大型グリップを標準装備し、オプションのパニアケースを装着できるなど、旅心を掻き立てる仕様装備となっています。



■CTX700 カウリングタイプ スタイリングデザイン イメージスケッチ

### ●CTX700 カウリングタイプ フロントフェイス

カウリングに包まれたフロントフェイスは、優れたウインドプロテクションを発揮すると共に、個性的で力強いフロントまわりを演出しています。おらかな面構成のカウリングは、GOLDWING F6B譲りのショートスクリーン、ワイドフォルムとヘッドライトの雰囲気や、機能的なインテークとアウトレットのデザインを取り込みながらタンクシェルターと一体感を持たせ、CTX700のデザインハイライトとなっています。インナーパネルにビルトインされた視認性の良いデジタルメーターは、情報を的確にライダーに提供するなど、使い勝手に優れるデザインとしています。また、メーター横には導風口を設け、スクリーン内側と外側の圧力差を緩和します。



■CTX700 フロントフェイス デザインスケッチ



■CTX700 インナーパネル デザインスケッチ



■CTX700 導風口

**●ユーティリティスペース**

CTX700N/CTX700のシェルター内には、小物などを収納できる奥行きのあるスペースを設けました。

**●マフラー**

CTX700N/CTX700のステンレス製マフラーは、水平基調のボディ形状に合わせ、水平で低位置にレイアウトすることでGOLDWINGを彷彿させ、クルージングの世界へと誘います。また心地よい排気音と、ライダー及びパッセンジャーの足元の居住性を、高次元で両立させるとともに、大胆にカットオフされたテールエンドがリアビューを引き締めます。

**●シート**

CTX700N/CTX700のシート形状は街中での取りまわしや足つき性を考慮し、快適なタンデム走行も実現できる段差の少ない形状としています。





**●アンダーカウル**

低重心フォルムを演出するアンダーカウルは直下置キャタライザーの冷却性を損なわない形状とし、エンジンまわりを全体の形状にマッチングさせながらメインステップとの一体感も表現するなど、車体下部のデザインを機能的にまとめました。

**●リアビュー**

シンプルな面構成のリアカウルと、テールエンドにはLEDテールランプを装備しました。リアシェイプを絞り込む事で、全体の力強いフロントマシブフォルムの構成をひきたてます。

カウリングタイプには扱いやすい大型のパッセンジャーグリップを装着しています。

ネイキッドタイプには、インナーサポートステーを取り付けることで、パッセンジャーグリップの装着を可能としました。さらに、パッセンジャーグリップの取り付け座面にパニアステーを設置できるようにしました。このことによりオプションのパニアケースを装着することができ、CTXのモダンな雰囲気さをさらに引き出しています。



パッセンジャーグリップ

●CTX700N ネイキッドタイプ カラーリング  
〈カラーリングコンセプト〉

MODERN STRENGTH

精悍でクールな印象のブラックと、精錬された印象を醸し出すホワイトの2色設定



力強くアグレッシブな  
印象を与える  
マットガンパウダーブラックメタリック  
MAT GUNPOWDER BLACK METALLIC



クリーンなモダンさを際立たせる  
パールフェイドレスホワイト  
PEARL FADELESS WHITE

●CTX700 カウリングタイプ カラーリング  
〈カラーリングコンセプト〉

MODERN & EXCLUSIVE

存在感を際立たせるレッドと洗練された印象をかもし出すホワイトの二色を設定



アグレッシブで  
落ち着いた印象を与える  
キャンディアリザリンレッド  
CANDY ALIZARIN RED



上品なモダンさを際立たせる  
パールフェイドレスホワイト  
PEARL FADELESS WHITE

## ●エンジン概要

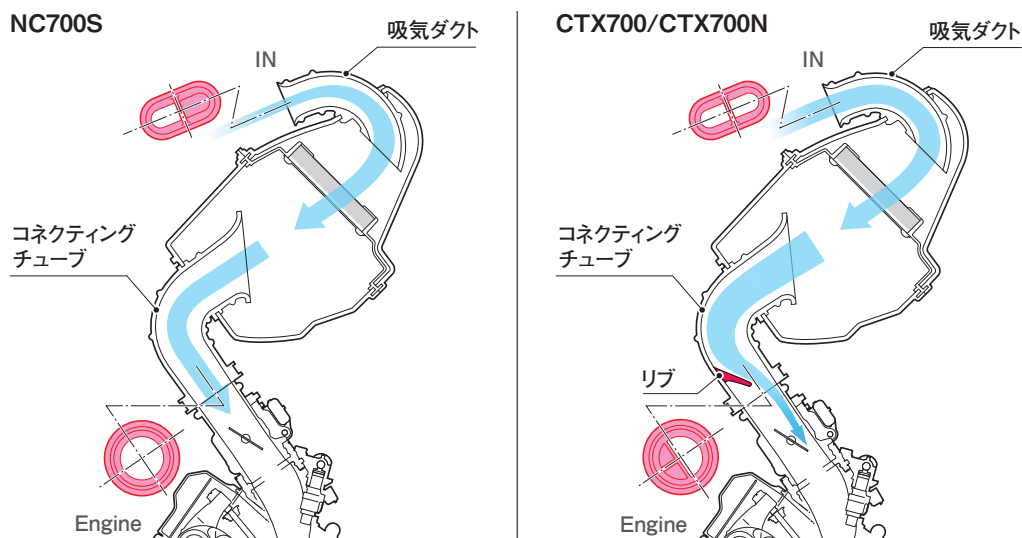
CTX700N/CTX700のエンジンは、NCシリーズで好評のグローバルエンジン700cc水冷2気筒を採用しました。より扱いやすい特性とするため、NCシリーズに対しCTX700N/CTX700のエンジンは、エアクリナーの①吸気ダクトの仕様変更、②コネクティングチューブ絞り追加。また③マフラーのテールパイプサイズをNCシリーズのφ23.0mmからφ29.8mmへ拡大。④ECU (Electronic Control Unit) のセッティング変更などをおこないました。このことにより、低中回転域の吸気充填率を向上し、低中速域でよりトルクフルなエンジンとしました。

また「成熟した走りのテイスト」をより具体的に実現するため、不等間爆発となる270°位相クランクにより、小気味よい鼓動感を実現しています。

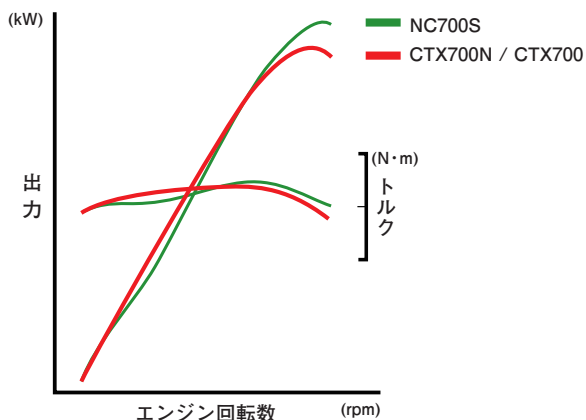
さらに環境に配慮したエンジンとするため、燃焼の効率化を図り、低フリクション技術などを採用することで、低燃費を実現しています。

・定地燃費: 38km/L (60km/h定地走行テスト値: マニュアルトランスミッションモデル・DCTモデル)

## ■エアクリナー (NC700Sと比較)



## ■出力特性図



**●トランスミッション**

CTX700N/CTX700共に、トランスミッションは、マニュアルトランスミッションタイプとDCTタイプの2種類を用意しています。

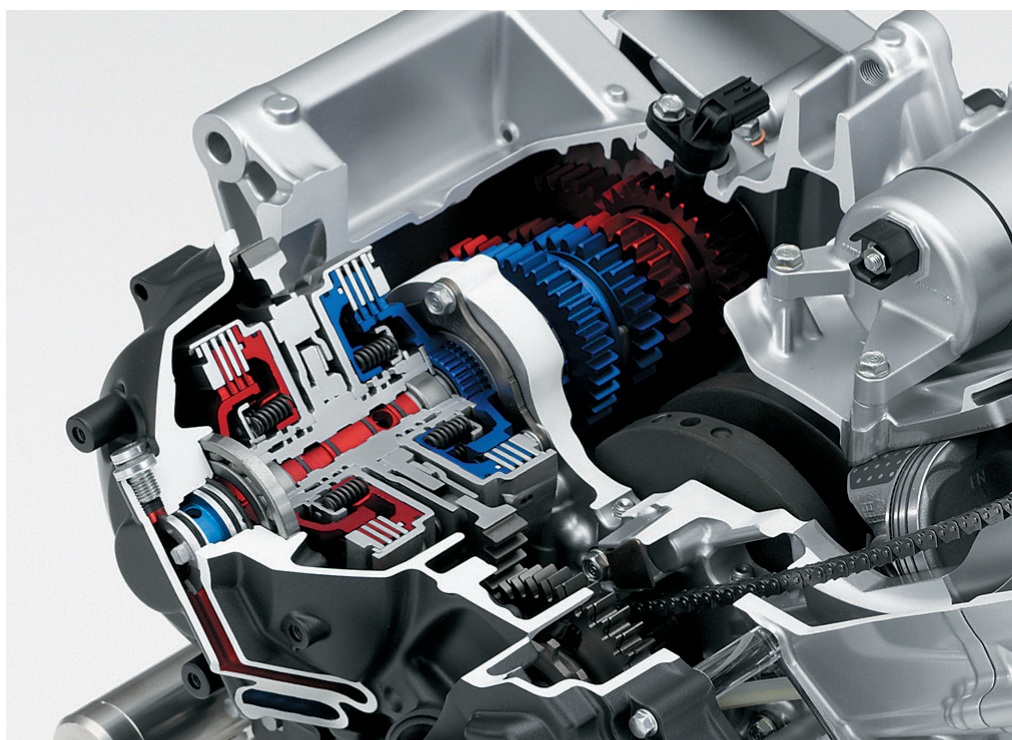
**●DCT**

DCTとは、マニュアルトランスミッションの優れた伝達効率とオートマチックトランスミッションの簡単な操作性を高次元で融合した有段式自動変速機です。軽量・コンパクトなシステムで、繊細なアクセル操作に対応するため、電子制御技術を駆使し、違和感のないスムーズでダイレクト感のある発進・変速特性を実現しています。

小気味良いエンジンの鼓動感がより得られるように、ATモード時のシフトタイミングをCTX700N/CTX700専用設定としました。

具体的には以下の設定を熟成しました。

- ・シフトスケジュール
- ・減速時のシフトダウンのタイミング
- ・発進フィーリング



■デュアル・クラッチ・トランスミッション (写真はカットエンジン)

## ●フレーム概要

CTX700N/CTX700のフレームは、軽快なハンドリングと安心感のある操縦フィーリングを実現し、お客様に満足いただける快適性、扱いやすさを配慮したライディングポジションを目指しています。

バイク本来の操る楽しさを初心者からベテランまで幅広く体感でき、気軽に日常生活で使える上に、時にはツーリングも楽しめる車体サイズやディメンション、ライディングポジション等、走るための基本機能を満足できるフレームであり、車体の取りまわし時などで非常に扱いやすいものとしています。また、新設計のリアサブフレーム（シートレール）は低く構えたCTXの独特の水平基調のスタイリングを構成し、720mmのシート高を実現することで安心感のある足つき性を提供しています。

このフレームは、徹底的なCAE解析を行うことで剛性としなやかさの適正化を図るとともに、均一にする特性を与えることで乗り易さと、荷物積載時を含めた車体の安定感も考慮するなど、しなやかさと剛性感を高次元で融合させた丸型鋼管のダイヤモンド形式を採用。軽量でありながら日常のライディングにも十分な剛性を確保しています。一方で、鋼管のもつ靱性を活かしたフレームワークは、刻々と変化する路面へレスポンス良くしかも柔軟に反応し、優れた操縦安定フィーリングと旋回フィーリングを実現しながら、心地よい適度な振動をライダーに伝えるなど上質な走り味を提供しています。

## ■フレームCG図



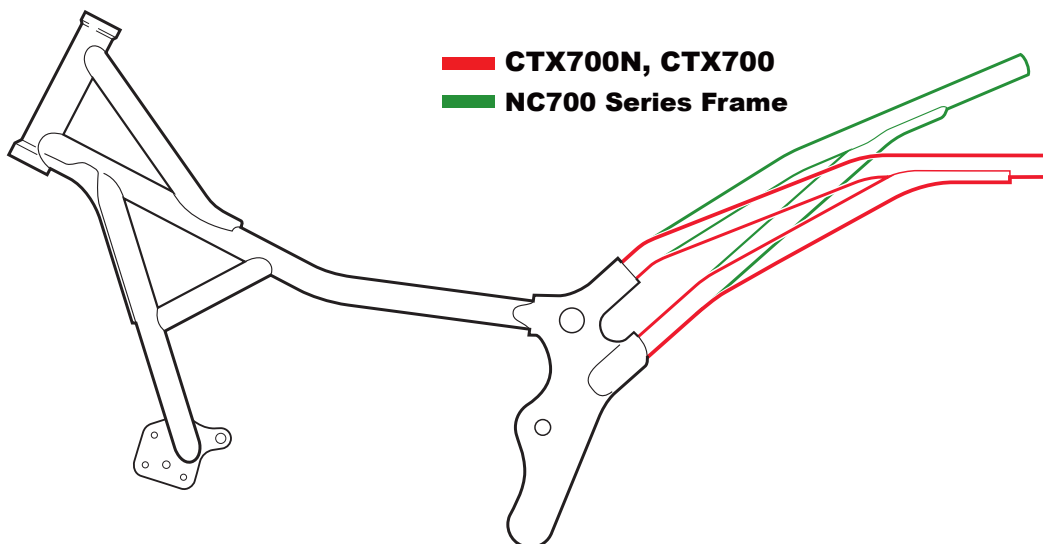
●フレーム詳細

軽量コンパクトな2気筒前傾エンジンを支えるフレームは、メインフレームをNC700と共有化し、メインパイプを連結するクロスパイプを一本にするなど最少の構成部品で構成し、メインパイプを背骨とするトラス構造のフレームとしました。局所的な応力を分散させるなど、メインパイプ等の径、肉厚で剛性バランスを保っています。

また、低く構えたCTXは、安定感ある素直なハンドリングを高次元で実現するため、メインフレームを通常の二輪車よりも下方に配置。エンジン搭載位置の最適化に伴いクロスパイプをダウンチューブから省きながらもフレーム全体として最適な剛性を確保しています。

また、シートレールは安心感のあるローシート高を実現するために、低位置かつ狭いピッチでパイプを通し高張力鋼管材を使用せずに軽量化を図っています。

■フレーム構造比較図

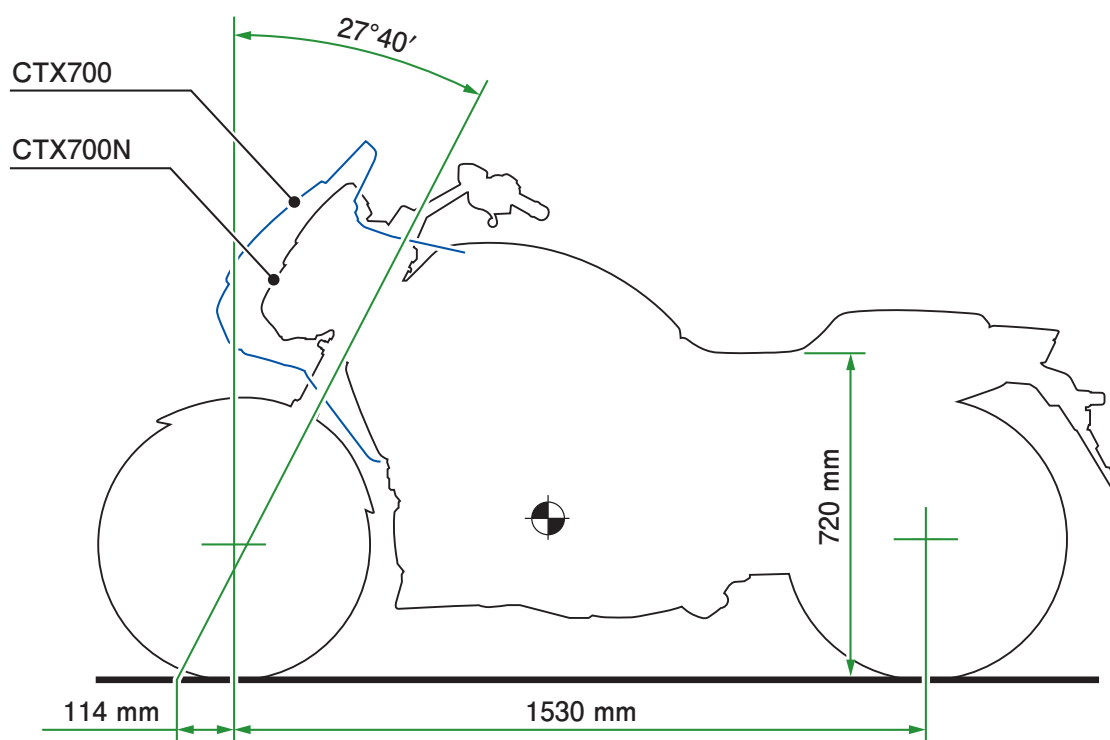


●ディメンション

CTXは低重心で軽快でありながらも安心感のある素直なハンドリングを目指しました。そのため、NC700のコンパクトなエンジンを活かし、CTX700N/CTX700のホイールベースは1530mmとし、重量物を車体重心付近に配置することでマスの集中化を図り、前後の重量配分を最適化することで、軽快さと旋回フィーリングに寄与しています。

また、エンジンマウントの位置やフレーム剛性バランスを最適化し、軽量化と安心感のある素直なハンドリングと車体振動の軽減を実現しています。

■車体ディメンション





●ライディングポジション

ライディングポジションは、様々なお客様の体型を想定し、多くの方が自分のポジションでライディングが楽しめるように、自由度の高さを意識し設定しました。

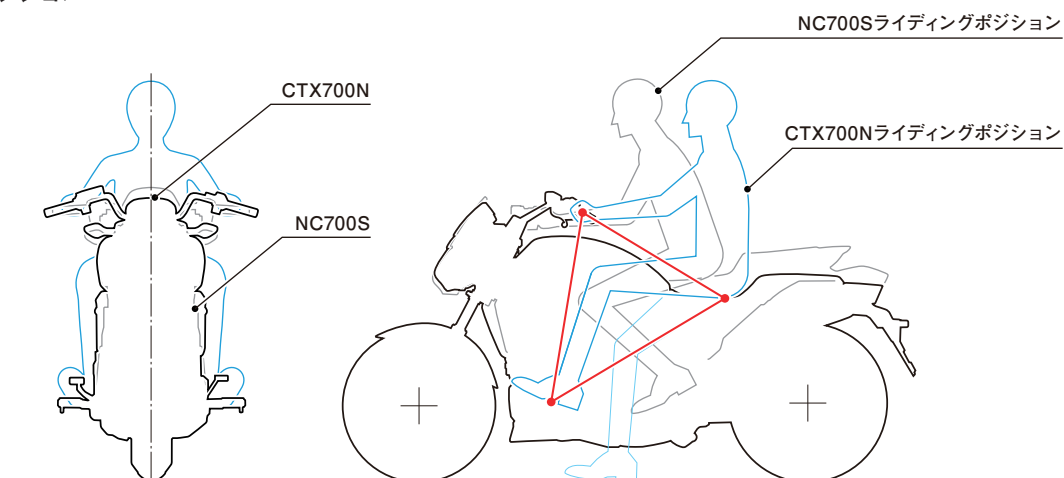
ステップは前方に足を伸ばすクルーザータイプのステップ位置とし、ハンドルは従来のミドルクラスネイキッドに対し膝や腕まわりに余裕のある位置とすることで、ゆったりとしたアップライトなライディングポジションを実現しました。これにより渋滞した街中でも気負うことなく走行でき、高速道路を利用した郊外へのツーリングなどではより気持ちよく風を感じられ、様々なシチュエーションでより快適に走行できるようにしています。

シートは、硬さと形状の最適化により安心感のある乗り心地を実現しました。シート高は720mmに設定し、足の出し易いシート形状とすることで良好な足つき性を確保しています。

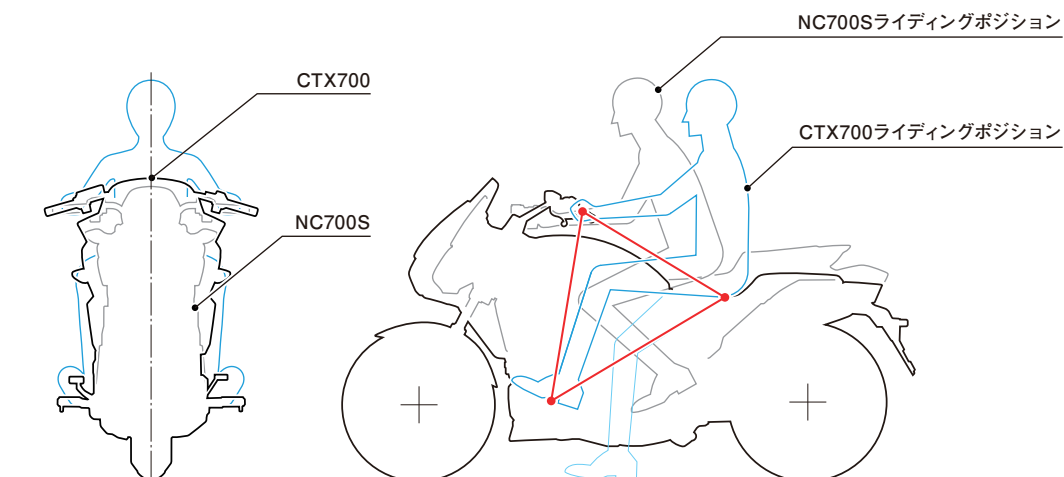
また、パッセンジャーシートは、長時間のライディングでも快適かつ軽快に楽しめるよう、パッセンジャーの動きを妨げない機能的な形状としました。

■ライディングポジション

CTX700N



CTX700



<足回り>

●フロントサスペンション

フロントサスペンションは、フレームとの剛性バランスを最適化した、インナーチューブ径φ41mmの正立式テレスコピックタイプを採用。CTX700N/CTX700ともにサスペンションストローク120mmを確保し、コシのある乗り心地と走行時の接地感を両立させています。



●リアサスペンション

リアサスペンションには、プロリンクサスペンションを採用し、縮み側と伸び側に最適な減衰力を発生させられるH.M.A.S (Honda Multi-Action System) ダンパーを組み合わせ、優れた車体安定性と応答性を実現しています。また、プロリンクサスペンションはレシオの最適化により路面追従性とコシのある乗り心地を両立させています。

リアのスイングアームは、長さを570mmとし75×35mmサイズの角型断面パイプにより、剛性を確保しながら、適度なしなりを持たせることで、変化する路面状況に追従する足回りとしています。



写真はプロトタイプ

<足回り>

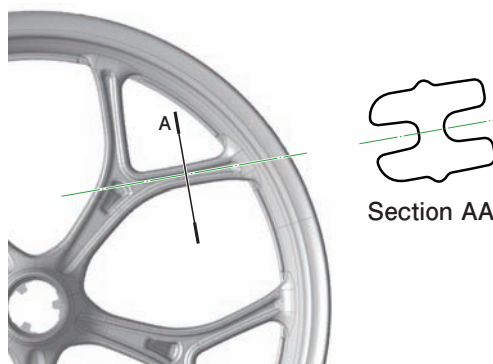
●ホイール、チェーン、タイヤ

軽量アルミキャストホイールは、大型モーターサイクルにふさわしい幅広ホイールとし、高圧 (High Pressure) ダイキャスト製です。シンプルなI (アイ) 断面のY字型スポークにより、しなやかに路面の変化をいなすスポーク形状とし、軽快な操作フィーリングに寄与しています。

チェーンは520サイズのシールチェーンを採用。タイヤはラジアルタイヤを採用し、サイズはフロント120/70ZR17M/C (58W)、リアは160/60ZR17M/C (69W) とし、軽快なハンドリングを実現しています。



■“I”字断面形状図



<足回り>

●ブレーキ

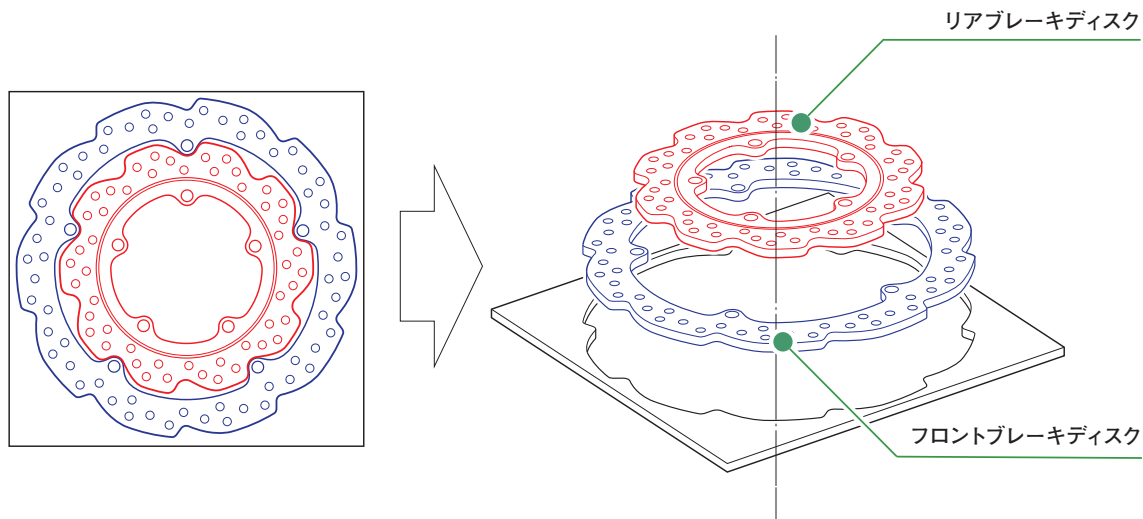
ブレーキは、車両コンセプトに合わせた最適な制動力を確保するため、フロントはφ320mmの大径ディスクに2ポットキャリパーを、リアにはφ240mmのディスクに大径1ポットキャリパーを装備しています。また、フロントとリアディスクにはウェーブタイプを採用し、商品魅力向上とともに同径のディスクと比較して軽量化が図られバネ下重量の低減に寄与しています。

また、ブレーキディスクは一枚のステンレス鋼板から前・後のディスクをプレスで同時に抜き取ることで、環境にも配慮した省資源と生産性の両立を図りました。ブレーキパッドはフロントにシンタードパッド、リアにセミメタルパッドを採用し、街乗りから長距離ツーリングFUN走行まで安心して使えるブレーキシステムとしています。

そして、より安心感をもって幅広いお客様に体感していただくために、CTX700N/CTX700共にABSを標準装備としました。



■プレス抜きイメージ図



## ●ヘッドライト

ヘッドライトには、60/55WのH4バルブを1灯配置し、マルチリフレクターによる効率的な光学設計により、夜間の快適な走行を可能にする配光を提供しています。



## ●ウインカー／テールランプ

ウインカーには21Wバルブを、テールランプはLEDをそれぞれ採用、十分な被視認性を確保しながらも、部品構成からレンズの締め付けボルトの配置に至るまでこだわり、小型で個性的なデザインを実現しています。



## ●メーター

さまざまな車両情報を集約し、ライダーが確認しやすいように、メーターはフル液晶表示を採用。シンプルでコンパクトなデザインでありながら、豊富なバリエーションの表示を可能としました。



\*メーターの写真は機能説明のため任意に点灯したものです。

## ●電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)

PGM-FIのECUは、PGM-FIの情報をメーターと相互通信による制御等での情報の共有を図ることで、集約化、小型軽量化に寄与しています。

## ●ACG

ACGの発電容量をニューミッドコンセプトシリーズの420W (5,000rpm) から450Wへアップし、用品装着の自由度を向上させました。

## ●ハンドルスイッチ

ハンドルスイッチは、人間工学に基づき設計され、親指の動きやフィット感、クリック感など、快適な操作性、操作フィーリングを実現しています。

## ■DCT



## ■マニュアルトランスミッション



CTXシリーズには、お客様の好みに応じて所有する喜びを高めるアクセサリをラインアップしています。



■CTX700 アクセサリー装着車



ハイウインドスクリーン (CTX700用)



パニアケース  
(別売のパニアケースパネルを装着しています。)  
29L:ワン・キー・システムタイプ  
※取り付けには別売のパニアステーが必要です。  
また、CTX700Nに装着の場合は、パニアステーの他に、インナーサポートが必要です。

# 主要諸元

# CTX700N/CTX700

【】内はDCT

|                         | CTX700N                    | CTX700              |
|-------------------------|----------------------------|---------------------|
| 車名・型式                   | ホンダ・EBL-RC68               | ホンダ・EBL-RC69        |
| 全長 (mm)                 | 2,255                      |                     |
| 全幅 (mm)                 | 855【840】                   |                     |
| 全高 (mm)                 | 1,155                      | 1,165               |
| 軸距 (mm)                 | 1,530                      |                     |
| 最低地上高 (mm)              | 130                        |                     |
| シート高 (mm)               | 720                        |                     |
| 車両重量 (kg)               | 219【227】                   | 226【234】            |
| 乗車定員 (人)                | 2                          |                     |
| 燃料消費率 (km/L)            | 38.0 (60km/h 定地走行テスト値)     |                     |
| 最小回転半径 (m)              | 3.0                        |                     |
| エンジン型式                  | RC68E                      |                     |
| エンジン種類                  | 水冷4ストローク4バルブOHC直列2気筒       |                     |
| 総排気量 (cm <sup>3</sup> ) | 669                        |                     |
| 内径×行程 (mm)              | 73.0 × 80.0                |                     |
| 圧縮比                     | 10.7                       |                     |
| 最高出力 (kW[PS]/rpm)       | 35 [48]/6,250              |                     |
| 最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm)  | 60 [6.1]/4,750             |                     |
| 燃料供給装置形式                | 電子式〈電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)〉   |                     |
| 始動方式                    | セルフ式                       |                     |
| 点火装置形式                  | フルトランジスタ式バッテリー点火           |                     |
| 潤滑方式                    | 圧送飛沫併用式                    |                     |
| 燃料タンク容量 (L)             | 12                         |                     |
| クラッチ形式                  | 湿式多板コイルスプリング式              |                     |
| 変速機形式                   | 常時噛合式6段リターン【電子式6段変速 (DCT)】 |                     |
| 変速比                     | 1速                         | 2.812【2.666】        |
|                         | 2速                         | 1.894【1.904】        |
|                         | 3速                         | 1.454               |
|                         | 4速                         | 1.200               |
|                         | 5速                         | 1.033               |
|                         | 6速                         | 0.837               |
| 減速比 (1次/2次)             | 1.731/2.687【1.921/2.437】   |                     |
| キャスター角 (度)              | 27°40'                     |                     |
| トレール量 (mm)              | 114                        |                     |
| タイヤ                     | 前                          | 120/70ZR17M/C (58W) |
|                         | 後                          | 160/60ZR17M/C (69W) |
| ブレーキ形式                  | 前                          | 油圧式ディスク             |
|                         | 後                          | 油圧式ディスク             |
| 懸架方式                    | 前                          | テレスコピック式            |
|                         | 後                          | スイングアーム式 (プロリンク)    |
| フレーム形式                  | ダイヤモンド                     |                     |

■道路運送車両法による型式指定申請書数値 (シート高はHonda測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

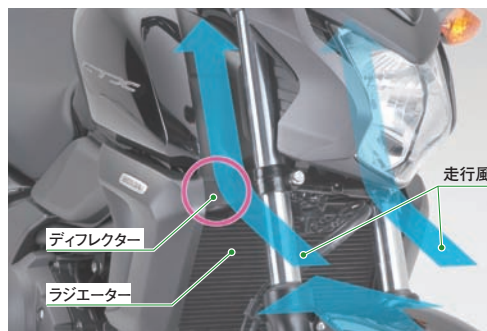


●パテントテクノロジー ※出願:8件 (※特許出願中)

■走行風の整流技術により安心感のある素直なハンドリングを支える特許技術

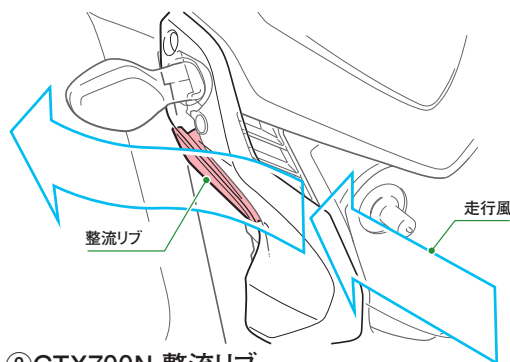
走行風を整流することで、フロントタイヤの接地感を良くし、安心感のある素直なハンドリングの実現に寄与しています。

①CTX700N/CTX700において、タンクシェルター前面とラジエーターとの間にディフレクターを設け、タンクシェルター前面の走行風を上方へ流し揚力の発生を抑制



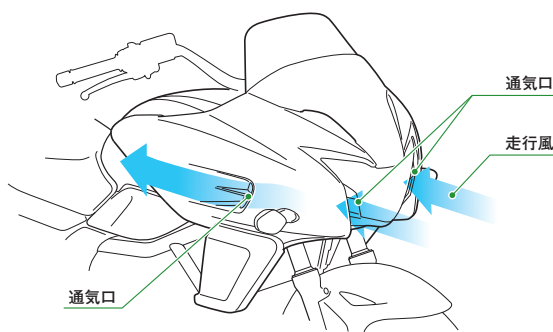
①CTX700N/CTX700 ディフレクター

②CTX700Nは、ヘッドライトカウル両側に整流リブを設け、ヘッドライトカウル側面を流れる走行風の剥離を促進し、繰り返し操作時の風のまとわりつきを低減



②CTX700N 整流リブ

③CTX700は、ヘッドライトの両側から入った走行風をカウリング側面のエアアウトレットから排出することで、カウリング内部に発生する揚力を抑制



③CTX700 エアアウトレット