

# NC750X

## NC750X

### 製品説明書



Hondaは2012年、ニューミッドコンセプトシリーズ(以下NCシリーズ)として、共通プラットフォームを持つNC700S、NC700X、INTEGRAの3モデルを発売しました。

NCシリーズは、グローバルモデルとして企画、開発され、多くのお客様がモーターサイクルに求めるニーズに過不足なく応える運動性能、動力性能とともに、Honda二輪の独自技術であるデュアル・クラッチ・トランスミッション仕様も加え、ライディングの楽しさと利便性を提供しました。

そしてこのプラットフォームは、2014年の750cc化を経る中で計9モデル\*1のベースとして採用されるなど、新コンセプト提案に際しても不可欠な役割を担い、発売以来8年でシリーズ累計生産台数15万台以上\*2を数える存在へと成長しました。

今回、このように多くのお客様の幅広いニーズを顕在化させてきたNCシリーズのプラットフォームをアップグレードし、新たな展開を図っていきます。

開発はものづくりセンター商品開発部(熊本)を中心として、スタイリングを(株)本田技術研究所 デザインセンターが担当。生産は熊本製作所に加えて、NC750Xのマニュアルトランスミッション仕様についてはブラジルのモトホンダ・ダ・アマゾニア・リミターダ(Moto Honda da Amazonia Ltda.)においてもノックダウン生産を行い、シリーズ各モデルともグローバルモデルとして販売を開始しています。

※1. 各モデルのタイプ違いは1モデルとしてカウント。

※2. Honda調べ 熊本製作所で世界各地向けに生産されたNCシリーズをカウント 2021年1月現在。

#### ■NCシリーズのプラットフォームを適用したモデル



NC700S 2012年



NC700X 2012年



INTEGRA 2012年



CTX700 2013年



NM4 2014年



INTEGRA 2014年



NC750S 2016年



NC750X 2016年



X-ADV 2017年

### ●新プラットフォーム 開発のねらい

開発に際し、NCシリーズが世界中で幅広い需要を顕在化させ、この10年でHondaのスポーツモーターサイクル最大のヒット作となったキーポイントを改めて検証しました。

私達開発チームはその理由を、それぞれのモデルごとに最も輝く個別のシーンを備えていること、一方、共通点として多くのライダーが乗り入れる市街地でも扱いやすいベーシックな実用性や利便性を備え、さらにライディングフィールの楽しさがいつでも味わえる特性を備えていることと捉えました。従来のモーターサイクルでは、これらのどれかに特化した結果を“個性”として評価されてきた経緯もありますが、NCシリーズはその先入観を覆し、これら全てを高い水準で具現化したことが、世界中のライダーからの注目に結びついたと考えています。

加えて、2017年に発売されたX-ADVの、一層スポーティーな性格づけに対する高い評価は、お客様が求めていることに対する認識をさらに深める機会となり、今回の新世代プラットフォーム開発にあたっての重要な知見となりました。

私達はこれらを真摯に受け止め、さらなる進化に正面から取り組みました。

新しいNCシリーズに共通するプラットフォーム構築の方針と代表的な内容は

#### 一より楽しく

エンジン出力向上と高回転の伸びに加え、ライディングモード新採用でシーンごとの走りを各々のライダーに最適化

#### 一より扱いやすく

取り回しやすい低重心な車体パッケージングを継承しながら車両を軽量化

#### 一より便利に

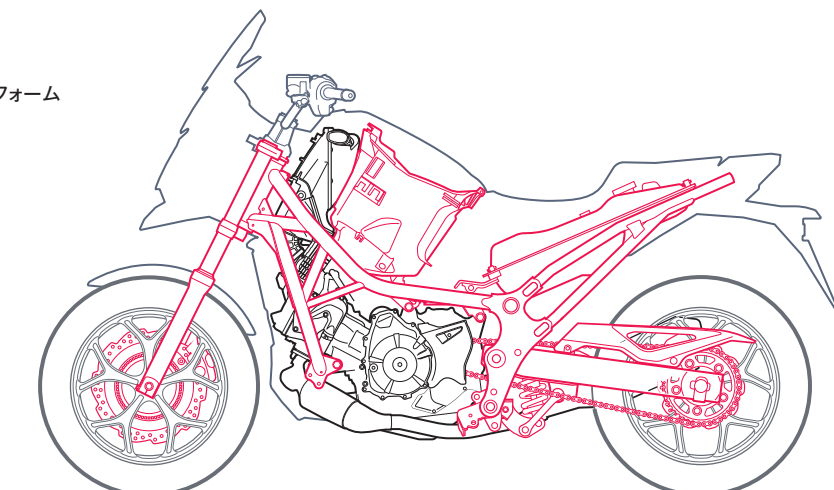
ラゲッジスペース容量の拡大を図るとともに、充実の先進装備を搭載

これらの実現により、新しいNCシリーズに一貫させた提供価値は

## 日常の移動をアグレッシブな気分に変える URBAN TRANSPORTER

新しいNCシリーズでは上記を共通スペックとして進化させ、さらにモデルごとにライダー各々の嗜好や、生活の中にモーターサイクルを取り入れるスタイルの違いに沿って選んでいただける個性を持たせ、従来の枠を超えた展開を図っていきます。

### ■NC750Xのプラットフォーム



### ●NC750X 開発のねらい

Hondaは、共通プラットフォームをベースとしたNCシリーズにおいて、モーターサイクルの世界に多彩な“新価値”を提案してきましたが、中でもNC750XはHondaの提唱する“クロスオーバーモーターサイクル”として多くのライダーの支持を集めてきました。

その意味でNC750Xは、事実上NCシリーズの基準モデルとも見られる存在です。よってそのモデルチェンジに際しては、ベースとなる共通プラットフォームそのものの進化を最もダイレクトに実感できる完成車づくりを心掛けました。

開発のねらいは

### さらにアクティブな毎日へといざなう CROSSOVER URBAN TRANSPORTER

新しいNCシリーズ共通プラットフォームの進化に加え、NC750X固有の特徴は、

- ・向上した動力性能をより扱いやすく。前後17インチと7kg\*の軽量化による軽快なハンドリング
- ・アシストスリッパークラッチを装備した6速マニュアルトランスミッションタイプの設定

新しいNC750Xでは、ツーリングにおける“走る楽しさ”など、モーターサイクル本来の趣味性を裏付ける運動性能および動力性能の向上と、世界中のライダーから高い評価を得ている“日常での扱いやすさ”のクロスオーバーを図りました。

Hondaで語り継がれている「ものをつくる時には、それと一番長いこと付き合いなきゃならない人のことを考えろ」「製品に対しては、あくまで親切であれ」これら創業時からの考えを受け継ぎ、一人のライダーがモーターサイクルに期待する、様々なシーンでの扱いやすさと楽しさを高水準で備えた独創の車体パッケージングによるNCシリーズ。このNC750Xが本領を発揮するのに、特別な環境やライディングスキルなどは不要です。むしろごく普通の生活の中でこそ、その価値を発揮できることを願って開発しました。

しかし、そのように仕上げるためには、通勤からレーシングマシンまでを開発するHondaだからこそ可能な、完成車作りで培われた豊富な経験を必要としました。

一人一人のライダーの、毎日の充足感やツーリングでの素晴らしい経験に少しでも貢献できること、それが作り手である私達の夢です。

※ 2020年モデルNC750X比 車両重量。

■NC750X Dual Clutch Transmission



2021 年 NC シリーズ

一貫テーマ：日常の移動をアグレッシブな気分に変える **URBAN TRANSPORTER**

共通プラットフォームのアップグレード

- より楽しく：+出力/高速域向上、ライディングモード
- より扱いやすく：+軽量化
- より便利に：+ラゲッジスペース拡大、先進装備充実

2021 年 NC750X 開発のねらい

さらにアクティブな毎日へといざなう  
**CROSSOVER URBAN TRANSPORTER**

- ・向上した動力性能をより扱いやすく。  
前後 17 インチ と 7kg\* の軽量化による軽快なハンドリング
  - ・アシストスリッパークラッチを装備した 6 速マニュアルトランスミッションタイプの設定
- ※2020 年モデル NC750X 比 車両重量

2017 年 X-ADV

一層スポーティーな性能に進化

2014 年 750cc 化

2012 年 NC シリーズ (NC700S, NC700X, INTEGRA)

共通プラットフォームによるシリーズ展開

- 楽しさ：鼓動感
- 扱いやすさ：低重心
- 利便性：ラゲッジスペース、DCT、燃費性能



## ●車体のねらい

NC750Xの車体はフレームを新設計。さらに扱いやすさを高めるとともに、向上させた動力性能と運動性能のバランスを追求しました。

車体のねらいは

## 日常からツーリングまで、軽快感と利便性の向上

他のどのモーターサイクルとも競合することのない独自のポジションを築いたNC750Xは、従来からの特徴をそのまま備えながら、さらにアクティブな日常をライダーに提供します。

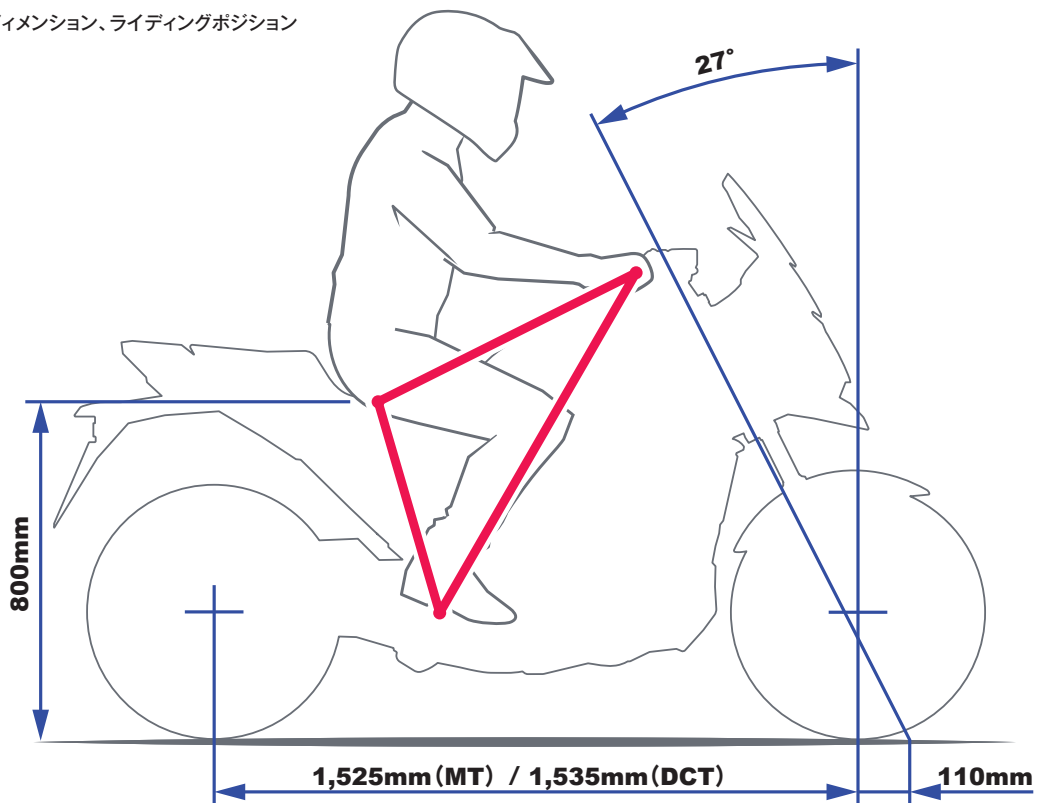
## ●車体パッケージング

前後17インチの足まわりや左右35°のハンドル切れ角、62°のエンジンシリンダー前傾角(車体搭載角)がもたらす低い車体重心、ラゲッジスペースの装備など、独自の車体パッケージングを初代NCシリーズから継承しています。NC750Xは、これらがもたらす扱いやすさに加えて新設計フレームにより軽量化を図ることで一層軽快な運動性能を獲得しています。

## ●ライディングポジション

日常の移動からツーリングまで前方の見通しが利きやすいアップライトなライディングポジションを設定しました。また、発進、停止の多い市街地をはじめとした取り回しやすさを高めるためにシート高を従来のNC750Xと同じ800mmに設定。良好な足着き性を維持しています。

■ディメンション、ライディングポジション



### ●フレーム

スチール製の丸パイプを主な構成としたダイヤモンドフレームを新設計。新しい外装と向上した動力性能に対応させながら、ヘッドパイプまわりから前側エンジンハンガーにかけてのパイプ構成を従来のNC750Xから変更し、さらに各部の板厚最適化によりフレーム単体で2020年モデルから約1.6kgの軽量化を実現しました。これにより、スチールの靱性を効果的に引き出した懐の深い操縦性による安心感に軽快感を加え、モーターサイクルならではの走りの楽しさに大きく寄与しています。

また、バッテリーなど部品配置を見直すことでラゲッジスペース容量を23Lに拡大。さらに使い勝手を向上させるとともにオプションでUSBソケット (USBを差し込む際に上下方向性のないUSB Type-C) を設定しました。

■フレーム、スイングアーム



### ●足まわり

足まわりを構成するサスペンション、ホイール、ブレーキなどの構成を2020年モデルのNC750Xから継承。前後サスペンションのセッティング変更により、しなやかなフィールを確保しています。

■リア足まわり



■フロント足まわり



### ●スタイリングのねらい

スタイリング領域では、足つき性に優れたシート高で日常での扱いやすさを確保しながら、Hondaが提唱するクロスオーバーカテゴリーの最新モデルとして、幅広いシーンでのライディングを想定して新しい外観に取り組みました。

スタイリングのねらいは

## High-Activity × High-Usability New Crossover Style

### ●全体スタイリング

完成車の軽量化による運動性能進化と、最高出力の向上を外観で伝えるために、シュラウドを中心とした外観部品はフロント足まわりをより際立たせる形状に見直すとともにレイヤー構造を採用して軽快感を演出しました。同時に、主体色を適用するパーツの配置を2020年までの同モデルから変更することでマス感をより車体前方上側に寄せ、一層アクティブな性格であることを表現しました。

また、傷が目立ちにくい着色樹脂パーツを要所に取り込むことでタフな印象も継承しながら、主体色とマットシルバー仕上げによる、異なる質感表現で外観を構成。主体色部分には動きを感じさせる連続したサーフェスを与え、マットシルバーのパーツには、よりエッジを効かせた硬質な印象のサーフェスを取り入れることで、幅広いシーンで魅力を発揮できる車両であることを表現しています。

加えて、シートには上面と左右側面に異なるテクスチャーを採用し、パッセンジャーシート右側に車名ロゴを配することでスポーティーさと質感の高さを表現しました。

■NC750X Dual Clutch Transmission





### ●フロントまわり

コンパクトながら十分な明るさを持たせた専用デザインのLEDヘッドライトを採用。左右のシグネチャーランプと組み合わせられたロービームと、ガーニッシュを挟んでその下方に独立させたハイビームによる特徴的な光源配置によりNC750Xならではの存在感を獲得しています。

■ヘッドライトまわり (ライトON)



## スタイリング (3)

NC750X

### ●カラーリング

カラーバリエーションは新しくなったNC750Xの軽快なスタイリングを引き立てる3色を用意しました。

#### ■グランプリレッド

アクティブでエネルギッシュなビッドレッド



写真はNC750X Dual Clutch Transmission

#### ■マットバリスティックブラックメタリック

安定した人気の、タフな印象を与えるマットブラック



写真はNC750X Dual Clutch Transmission

#### ■パール グレア ホワイト

スタイリングの軽快さを引き立てるパールホワイト



写真はNC750X Dual Clutch Transmission

### ●パワーユニットのねらい

パワーユニットは、グローバルに高い評価をいただいているNCシリーズのエンジン基本諸元を継承しながら出力向上を図ることでさらにスポーティーな走りを実現。デイリーユースでの扱いやすさに加え、幅広いシーンに適應できる一層自在な走りにつなげています。

パワーユニットのねらいは

## パワフルなエンジンフィールとより自在な加速性能

### 継承した点

- ・ 完成車の低重心化に大きく寄与する62° のシリンダー前傾角(車体搭載角)
- ・ 270° 位相クランクが生み出す鼓動感
- ・ 低中速域の力強さ
- ・ 良好な燃費性能

### 進化させた点

- ・ 出力向上
- ・ 伸びのあるスムーズな回転特性
- ・ 軽量化

これらにより、パワーユニット領域では扱いやすさを引き継ぎ、走りの楽しさを進化させました。

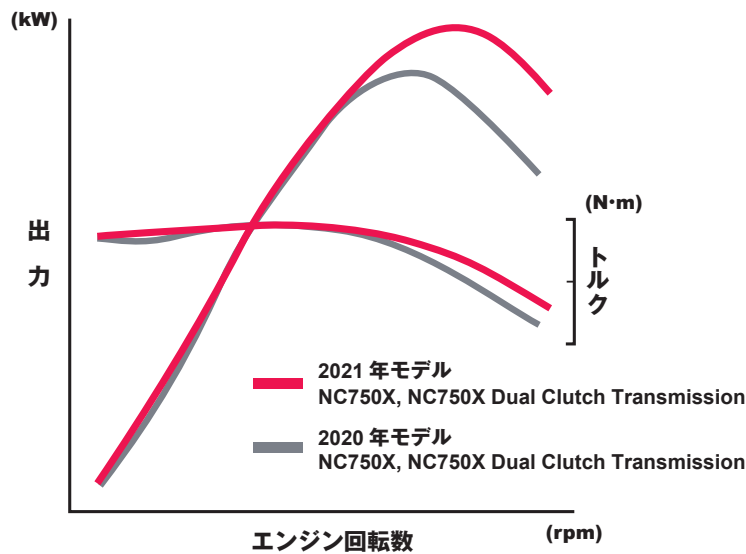
■NC750X Dual Clutch Transmission



### ●出力特性

扱いやすい特性を持つ従来NCシリーズ水冷4ストロークOHC4バルブ直列2気筒745cm<sup>3</sup>エンジンの基本諸元を継承。新設計のピストンをはじめとする軽量化と吸排気系の見直しによりレッドゾーン入口回転数を2020年モデルNC750Xの6,400rpmから7,000rpmへと引き上げ、最高出力を40kW/6,250rpmから43kW/6,750rpmに向上させました。またバルブタイミングの見直しと併せ、スロットルバイワイヤシステム(別項)の採用による出力制御により爽快なエンジンフィールを獲得しました。

■出力特性比較イメージ



### ●軽量化

ピストンは裏面を肉抜きすることで軽量化を図り、往復部の慣性力低減により高回転化に大きく寄与しています。またそれに伴うクランクのカウンターウエイト重量最適化や、2軸1次バルンサー軸径の見直し、さらにバックラッシュ精度を確保することでセラシ機構を廃止したバルンサーギアなどにより、エンジン単体で2020年NC750Xより1.4kgの軽量化を実現しています。

■ピストン





●吸気系

エアクリナーを新設計し構造を2020年モデルNC750Xから刷新。吸気ダクト開口部周辺のエアボリューム確保のために吸気ダクト開口部を車体側面に移動させました。同時にダクト断面積拡大を図ることで吸気抵抗を低減し、出力向上と全回転域でのスロットルリニアリティを向上させました。

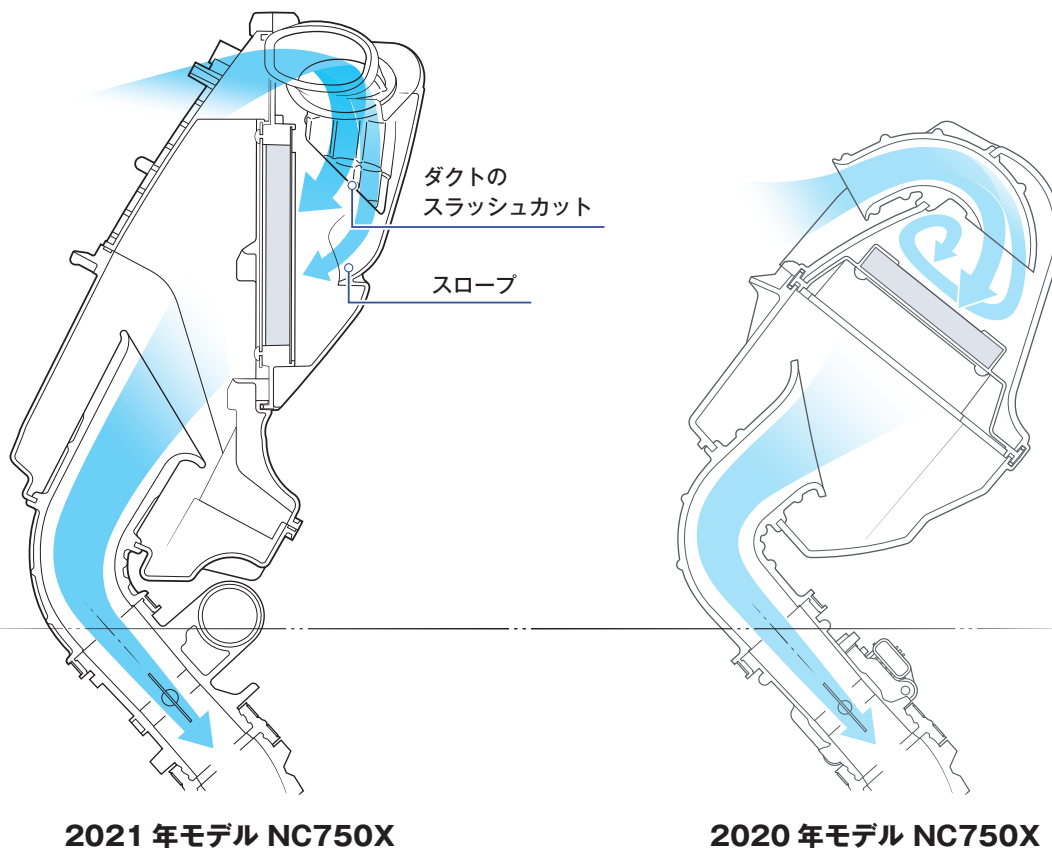
エアクリナーカバーの内部にはダクト出口付近にスローブと整流板を配置\*し、ダクトより吸入した空気を効率よくエアボックス内へ導入させることで、クリーンサイドの容積比率拡大と併せて特に中低速域での力強い加速感とそこからの伸びに寄与しています。

さらに、メインフレーム周辺のスペース効率に優れた、1つのスロットルボディで2つの燃焼室に混合気を供給するヘッド内分岐吸気ポート形式を従来から引き継ぎながら、スロットルポア直径を2020年モデルNC750Xの36mmから38mmに拡大することで、最高出力の向上に大きく寄与しています。

加えて、上記変更に合わせてバルブタイミングの最適化とスロットルバイワイヤシステム(別項)によるスロットルバルブ開度制御により、レスポンス向上とスムーズな回転上昇を獲得し、よりスポーティーなライディングにも応える特性としています。

※特許出願中

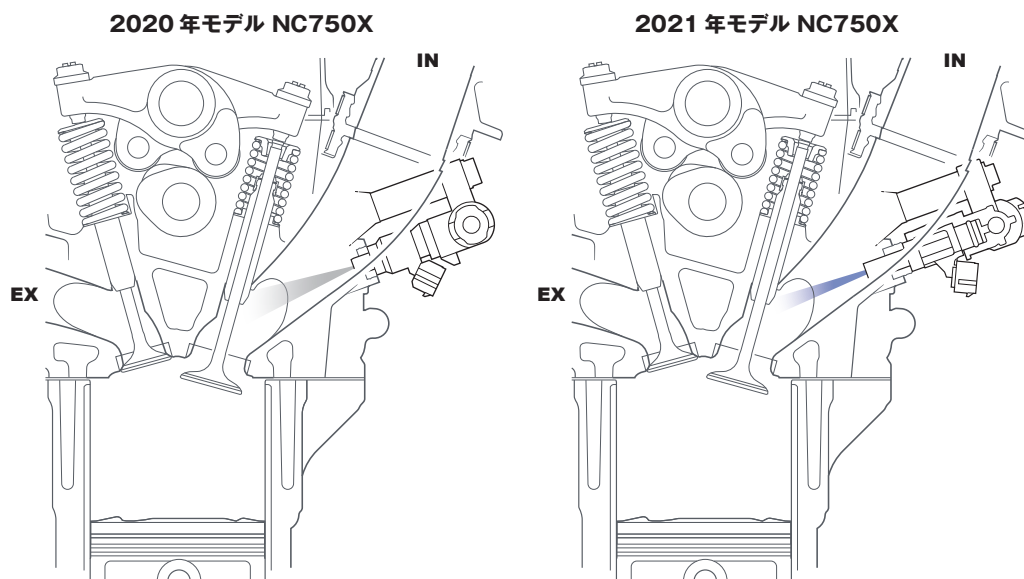
■エアクリナー断面比較イメージ



### ●燃料供給システム

インジェクターにロングノズルタイプを採用しスプレーフォームを狭角化することで噴霧した燃料が吸気ポート壁面に付着する量を、2020年モデルNC750Xに対し75%低減しました。また、燃料噴射タイミングの最適化により理想的な空燃比の混合気をインレットバルブ周辺に発生させます。LAFセンサー採用による一層緻密な燃料噴射量制御と併せて、燃焼安定性向上を図りました。

#### ■スプレーフォーム比較イメージ



### ●排気系、環境性能

左右燃焼室からの排気集合部に配置されたエキゾーストチャンバーの形状を最適化することで排気の整流効果を向上させるとともに、高効率貴金属触媒を採用したキャタライザーの保持構造を変更することで排出ガス浄化率を向上させました。これによりキャタライザー総容量を、2020年モデルNC750Xから33%削減しながら平成32年(令和2年)排出ガス規制に適合するとともに出力向上と軽量化に寄与しています。

### ●駆動系

NC750Xでは、Honda二輪独自技術のデュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)とマニュアルトランスミッション(MT)の2仕様を用意し、MT仕様には新たにアルミカムアシストスリッパークラッチを採用しました。

### ●ギアレシオ

DCT仕様の減速比と変速比をあわせた完成車トータルレシオは、1~4速をローレシオ化することで加速性能を向上させながら、トップギア6速を2020年モデルNC750Xと同レシオとしています。

同様に、MT仕様の減速比と変速比をあわせた完成車トータルレシオは、2020年モデルNC750Xに比べ主に2速~4速をローレシオ化することで、市街地でのキビキビした走行フィールを獲得しています。

新しいNC750Xのギアレシオはこれらを見直しながらも優れた環境性能の実現につなげています。

## ●デュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)

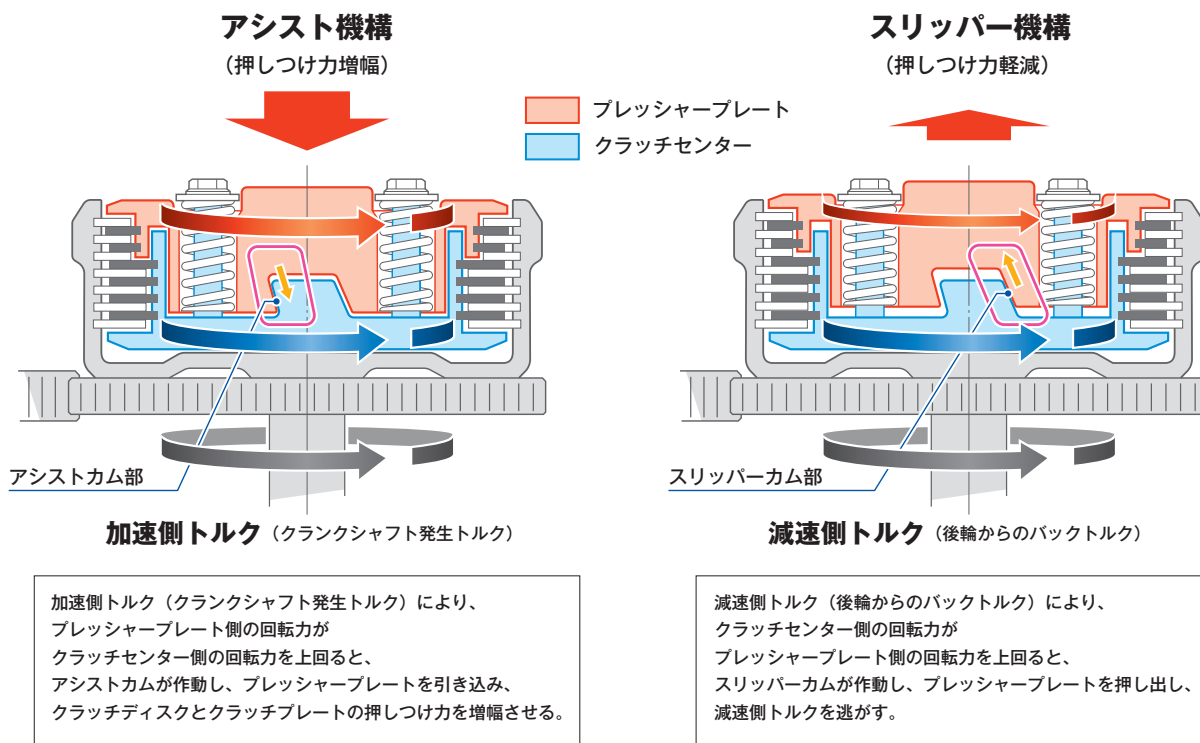
NC750Xでは、AT/MT変速モードが選択可能なデュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)を採用した仕様を設定しました。減速時には自動的にブリッピングを行うことで回転数を調整し、シフトダウンに伴うショックを低減しています。

DCTはエンジンストールの心配がないことや、AT変速モードを選択することで変速操作から解放されることに加え、トラクションの手応えがダイレクトに得られることで、よりライディングそのものへの集中を可能とした上質なファンライドを提供します。

## ●アルミカム アシストスリッパークラッチ(MT専用)

MT仕様にはアシストスリッパークラッチを採用。2020年モデルNC750Xのクラッチ機構に比べクラッチレバー操作荷重を約30%軽減したアシスト機能と、シフトダウンによる急激なエンジンブレーキによる不快なショックを緩和するスリッパ機能により、頻繁なシフトを繰り返す市街地走行から長距離ツーリングまで、ライダーの疲労低減と快適性を提供します。

### ■アルミカム アシストスリッパークラッチ



### ●制御、電装のねらい

制御、電装領域では、日常での使用における効率のよさから週末のファンライドまでをカバーする性能を追求しました。

制御、電装のねらいは

### 幅広いシーンでライダーを支える先進装備

向上したエンジン出力を楽しんでいただける制御技術を採用することで、様々なライディングシーンに一層の充実感を提供します。

### ●スロットルバイワイヤシステム(TBW)、ライディングモード(1)

ライダーのスロットルグリップ操作を電気信号に変換してスロットルボディのバルブ開度制御を行うスロットルバイワイヤシステム(TBW)を採用しています。

このTBWの採用により、Honda セレクタブル トルク コントロール<sup>※1</sup>(T)、エンジン出力(P)、エンジンブレーキ(EB)、DCT仕様ではATモード選択時のシフトスケジュール(D)<sup>※2</sup>を加えた各制御レベルを組み合わせたライディングモードを搭載可能としました。

ハンドル左手のMODEスイッチと上下スイッチを操作することで、ライダーの好みや走行状況に沿って以下のライディングモードを選択。さらにDCT仕様ではAT/MT変速モード選択が可能です。

- ・ **SPORT**: ワインディングなどをより楽しめるスポーティーな特性
- ・ **STANDARD**: 郊外から市街地への通勤など、幅広いシーンで扱いやすい特性
- ・ **RAIN**: 雨天での走行などスリップしやすい状況に適した穏やかな特性
- ・ **USER**: P、T、EB、D<sup>※2</sup>の各制御レベルを任意に組み合わせて記憶

※1. Honda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)は、スリップをなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがってHSTCを装備していない車両と同様に、無理な運転までは対応できません。

※2. DCT仕様専用

■NC750X Dual Clutch Transmission





## ●スロットルバイワイヤシステム(TBW)、ライディングモード(2)

ライディングモードの統合制御は、走行状態を以下の各センサーで検知し、その入力信号からECUで算出された値により、ライディングモードの各制御レベルごとに設定されたスロットルバルブ開度とDCTのATシフトスケジュールによって行われます。

- ・ライダーのスロットルグリップ操作: アクセルポジションセンサー
- ・エンジン回転数: クランクセンサー
- ・車速、前後輪の回転差: 前後輪の車輪速センサー

### ■ライディングモード一覧

モード名 イメージシーン	パワー (P)	Honda セレクタブルトルクコントロール (T)	セレクタブルエンジンブレーキ (EB)	DCT AT シフトスケジュール (D)
	出力3レベル High ~ Low	介入度3レベル Low ~ High	強さ3レベル High ~ Low	変速特性4レベル コンフォート (1) ~ スポーツ (4)
<b>SPORT</b>	High	Low	High	4
ワインディングなどをより楽しめるスポーティーな特性				
<b>STANDARD</b>	Middle	Middle	Middle	2
郊外から市街地への通勤など、幅広いシーンで扱いやすい特性				
<b>RAIN</b>	Low	High	Low	1
雨天の濡れた路面などでも安心して走れる穏やかな特性				
<b>USER</b>	High, Middle, Low	OFF, High, Middle, Low	High, Middle, Low	1, 2, 3, 4
各パラメーターのレベルを任意に組み合わせ				

### ■NC750X Dual Clutch Transmission



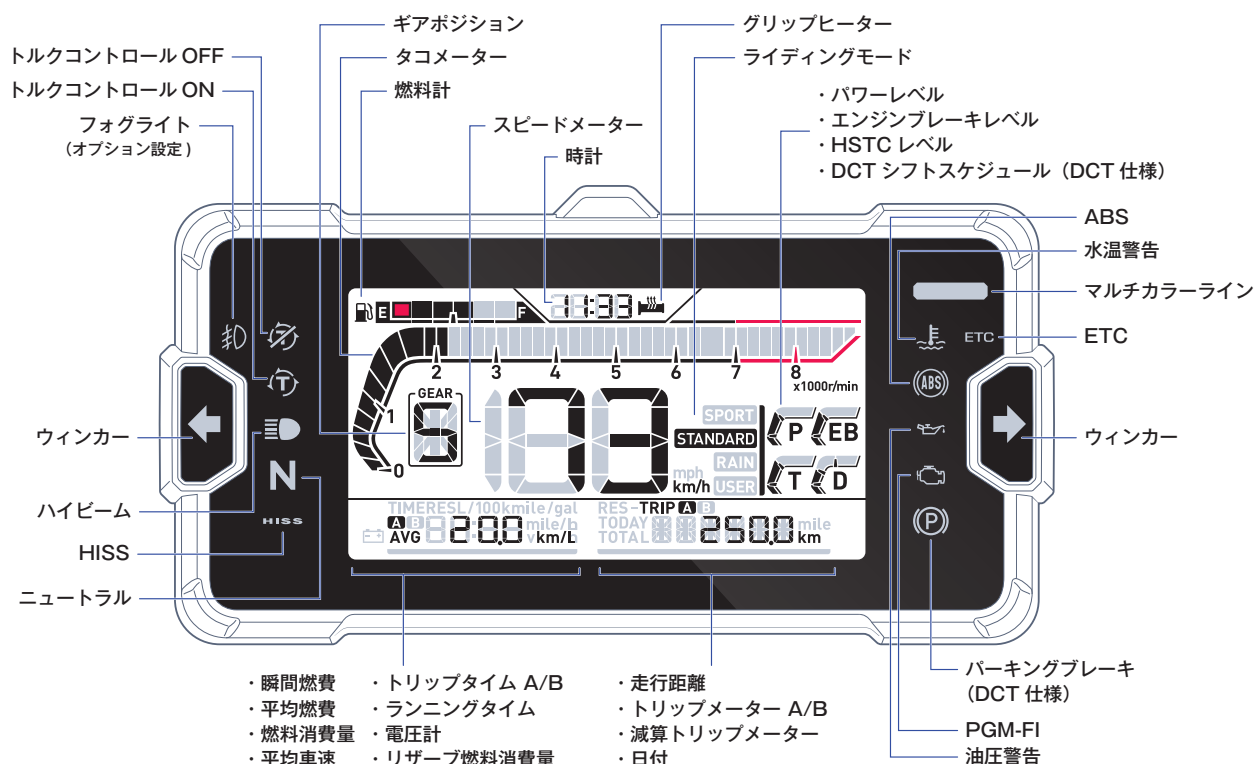
## ●セグメントLCDメーター

視認性の良いポジ表示の専用メーターを採用。機能/情報別に表示エリアを分けることで豊富な情報を直感的に把握しやすいようレイアウトしました。各表示情報は、より便利に左手ハンドルスイッチでの選択を可能としました。

また、2020年モデルNC750Xに対して以下の機能を追加。日常からツーリングまで幅広いシーンでの使い勝手を向上させました。

- ・ **バッテリー電圧表示**: ツーリング用途などで様々な電子装備を追加した際のバッテリー電圧監視に便利です。
- ・ **平均車速**: 通勤他での平均車速把握に役立ちます。
- ・ **TRIP TIME**: ツーリング時などのトータル時間把握に役立ちます。
- ・ **減算トリップメーター**: 目的地までの距離をセットすることで旅程の把握や、オイル交換などの距離を設定しておくことでメンテナンス時期の把握などにも役立ちます。
- ・ **TRIP Aオートリセット機能**: 従来はRESからの給油時のみの作動でしたが、これを燃料計目盛り2セグメント以上給油をした場合に自動的にリセットするよう見直したことで、より様々な給油シチュエーションをフォローできるようになりました。

## ■セグメントLCDメーター



### ●マルチカラーライン表示

NC750Xのメーターでは、車両の情報を直感的に伝える8色のマルチカラーライン表示を採用し、幅広いライディングシーンを演出します。

#### 1. シフトアップインジケーターa,b: エンジン回転数が設定値以上となった場合の表示が選択可能

a. 白色が点滅、さらに回転数上昇とともに点滅周期が早まる



b. 黄色が点灯、回転数上昇とともにオレンジ色→ピンク色に変化



#### 2. エコインジケーター: 燃費が良い走行状態では水色が点灯



より燃費が良い走行状態には緑色が点灯

(+エンジン高回転時は1-bが動作)



#### 3. ギアインジケーター: 現在何速に入っているかを色別に表示

(+エンジン高回転時は1-aが動作)



#### 4. ライディングモードインジケーター: ライディングモードの選択状態を色別に表示

(+エンジン高回転時は1-aが動作)



その他: ・ ハンドルスイッチでの入力と呼応するように白色が発光

- ・ 1:00、2:00など、時刻表示が毎時00分となると白色が発光
- ・ 燃料計がE状態となるタイミングでオレンジ色が15秒間発光
- ・ イグニッションスイッチOn/Off時とエンジン始動時に発光、変色

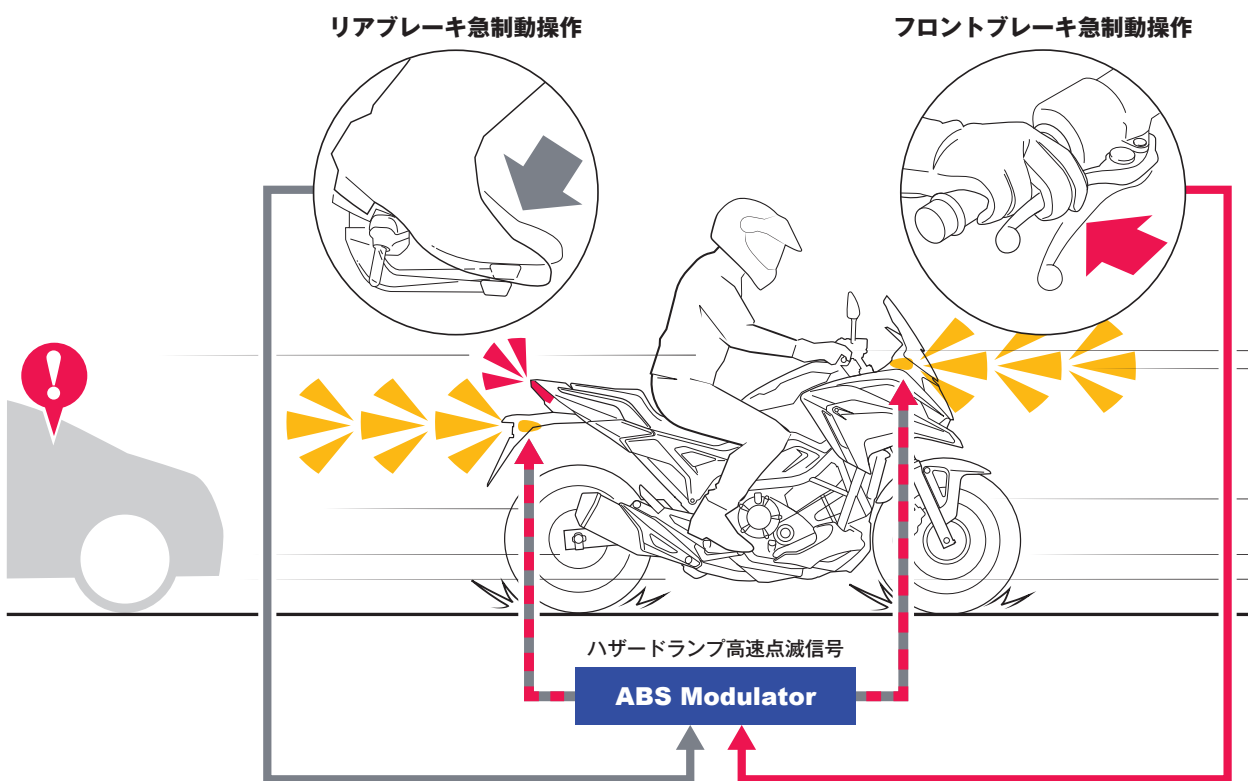
## ●エマージェンシーストップシグナル

急制動をいち早く後続車に伝える機能であるエマージェンシーストップシグナルを採用しています。

ABSモジュレーターが走行中に急制動を判定すると、その情報を受け取ったウィンカーリレーがハザードランプを高速点滅させることで後続車などに注意を促します。

※エマージェンシーストップシグナルは急ブレーキをいち早く後続車に伝えるシステムです。運転する時は不必要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。

### ■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図





### ●純正オプション

幅広いシーンを想定して開発されたNC750Xには豊富な純正オプションを用意しました。これらを装着することで各々のお客様が求めるスタイルや機能性を高め、一層好みや用途に沿った仕様に仕上げる事が可能です。NC750Xの開発チームによる本機同時開発により、機能性、耐久性はもとより車体とのバランス、取り付け方法においても最大限のマッチングが図られています。これにより、新しいNC750Xの世界がさらに充実したものになると考えています。



■NC750X Dual Clutch Transmission  
アクセサリ装着車(海外仕様車)

# 主要諸元



NC750X 主要諸元		NC750X	NC750X Dual Clutch Transmission
車名・型式		ホンダ・8BL-RH09	
全長(mm)		2,210	
全幅(mm)		845	
全高(mm)		1,330	
軸距(mm)		1,525	1,535
最低地上高(mm)★		140	
シート高(mm)★		800	
車両重量(kg)		214	224
乗車定員(人)		2	
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2(km/h)	43.0(60)〈2名乗車時〉	
	WMTCモード値*(クラス)*3	28.6(クラス 3-2)〈1名乗車時〉	
最小回転半径(m)		3.0	
エンジン型式		RH09E	
エンジン種類		水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒	
総排気量(cm <sup>3</sup> )		745	
内径×行程(mm)		77.0×80.0	
圧縮比★		10.7	
最高出力(kW [PS]/rpm)		43 [58]/6,750	
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		69 [7.0]/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)		14	
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	2.666	
	2速	1.904	
	3速	1.454	
	4速	1.178	
	5速	0.967	
	6速	0.815	
減速比(1次★/2次)		1.731/2.687	1.921/2.411
キャスター角(度)★		27°00'	
トレール量(mm)★		110	
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(★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

\*1 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。

\*2 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

\*3 WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

## 燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量な機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>)もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。

