

CB1300 *Super Four*



※本資料内の写真は一部輸出仕様車です。

はじめに

CB1300 Super Fourは、「PROJECT BIG-1」を開発の核としたHonda CBシリーズの頂点に位置するモデルです。「PROJECT BIG-1」は、水冷DOHC4バルブ直列4気筒エンジンを心臓部とし、力強いパワーフィールと軽快なハンドリングを高次元でバランスさせ、操る楽しさをはじめとする“走りの感動”を具現化しようというHonda4気筒ネイキッドロードスポーツの開発コンセプト。この指標に基づき1992年、初代CB1000 Super Fourが誕生。走りの質にこだわるライダーの圧倒的な支持を獲得し、従来のネイキッドスポーツのカテゴリーに新たな地平を切りひらきました。1998年にはフラッグシップモデルである初代CB1300 Super Fourが誕生。大排気量クラスでのネイキッドバイクの理想を追求し、多くのライダーから高い評価を集めました。その後もHonda CBシリーズは「感動性能」に磨きをかけながら熟成・進化を重ね、ネイキッドロードスポーツの世界に確固たる地位を確立しています。

そして「PROJECT BIG-1」誕生10周年を迎えるにあたり、不変の設計思想を継承しつつ現代のバイクを取り巻く環境に合致した新たな時代の「PROJECT BIG-1」の具現化に着手。開発の原点である「操る楽しさ」にこだわりを注ぎ込んだ、新型CB1300 Super Fourを誕生させました。開発にあたっては、例えばライディングポジションにおける実際の人間の動きを三次元的に検証するなど、まさに細部にわたって「PROJECT BIG-1」の思想を貫き通しています。

「PROJECT BIG-1」の“感動性能の追求”という姿勢は変わらず、時代の変化に対応した新たな視点や先進技術は最大限反映させること。一目見るだけで、一度乗るだけで感じる、ネイキッドロードスポーツの限らない楽しさを具現化したモデル、それが新型CB1300 Super Fourです



CB1300
Super Four

開発の狙い(1)

CB1300
Super Four

「PROJECT BIG-1」誕生から10年の歳月を経て、スタッフは改めてこのコンセプトの本質をとらえ直すことから開発をスタートさせました。今回はネイキッドロードスポーツ本来の「楽しさ」に主眼をおき、これを訴求するための「コントロール(C)」「サウンド(S)」「バイブレーション(V)」の3要素を高度に融合させることを最重要ポイントとしています。

「コントロール(C)」では、バルブタイミングの最適化、吸排気セッティング、フューエルインジェクション化、三次元点火時期制御などによりレスポンス性の向上を図りました。これによってスロットルを開けると瞬時にパワーがついてくる卓越したリニアリティを獲得。意のままに操る楽しさを向上させています。

「サウンド(S)」では、360°集合の採用、マフラーの可変吸排気バルブ搭載、エンジンラバーマウント化(1点/3点マウント中)、ハイブリッドチェーンの採用をはじめ、数々のサウンドマネジメントを施しました。さらにライダーの耳位置でのサウンドを検証し、不要音を低減して次数成分(音楽でいうところの和音)を際立たせるなど、聴覚から感じる走りの楽しさを強調しています。

「バイブレーション(V)」では、クラッチセンターダンパーの採用、リアホイールダンパーの容量見直しなどによって、心地よい鼓動感をダイレクトにライダーに伝達。走りとともに変化する振動を全身で感じ取れる設計とし、走る楽しさを演出しています。

加えて、全身にわたって徹底的な軽量化施策を敢行。従来モデルに比べ約-20kgの乾燥重量低減を実現しています。この軽量化を施したボディーに、これら3つの要素“C+S+V”が融合することで、新たな“Wonder(=驚き、喜び)”を創出。幅広い層のライダーに共感をもって受け入れられる新たな時代の「PROJECT BIG-1」、新型CB1300 Super Fourが完成しました。



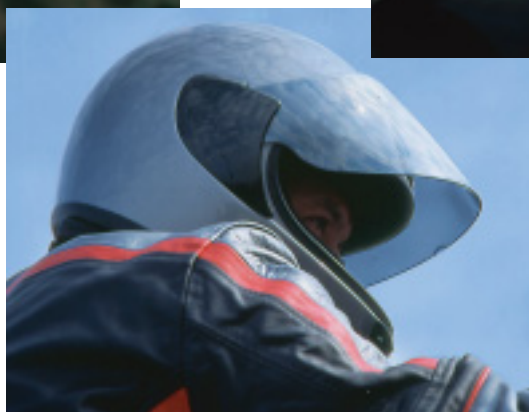
開発の狙い(2)

CB1300
Super Four

さらに今回の開発にあたっては、理想のネイキッドロードスポーツを実現するための「感動性能」が全身にわたって貫かれています。それは“5つの感動”という視点で展開され、「PROJECT BIG-1」のコンセプトをより明確に具現化する、あらゆる面からのアプローチを定義しています。これらの側面すべてにおいて最高レベルに到達することを、新型CB1300 Super Fourの開発目標としました。

■感動のBIG-1

- 走る感動
 - 1. 太い走りの感動
 - ・大排気量クラスNo.1のトルクの盛り上がり感
 - ・加速感をダイレクトに伝える咆哮(S)＋鼓動(V)
 - 2. 操り、征服する感動
 - ・街中での扱いやすさとワインディングでの征服感
 - ・意のままに操れる手応えのあるハンドリング
 - 3. 余裕の感動
 - ・ツアラーにも引けをとらない圧倒的な高速安定性
 - ・楽しい走りを支える安心のストップングパワー
- 持つ感動
 - 4. 跨がった瞬間の感動
 - ・楽しさの予感に満ちたライディングポジション
 - ・質感あふれる造り込みが演出する走りへの期待感
 - 5. 所有する感動
 - ・他社に先駆けた先進のprestige性



デザイン

CB1300
Super Four

デザインは「PROJECT BIG-1」の伝統を継承しつつ、“魅惑、迫力、そしてキレ”をデザインのキーワードとし、一段と洗練された造形美を構成しています。とくに「キレ」を表現するためにボディー各部にシャープさを感じさせる処理を施し、全体によりスポーティーな印象を与えています。

「PROJECT BIG-1」が掲げるセクシー&ワイルドなスタイリングの象徴ともいべきフューエルタンクは、ボリュームをアップし抑揚をより強調させました。エンジンはフィンを排して水冷エンジンの機能美を主張するデザインとし、各部にバフクリア処理を施すなど質感を向上させています。エキゾーストパイプは1番と4番を結合させる360°集合を採用。オールステンレスによる美しいラインを形成するとともに、1本出しマフラーとすることで軽快でスポーティーな印象を強めています。テールライトは、伝統の丸形2灯ライトをLEDの集合体で構成。被視認性を高めるとともに、薄くシャープなリアビューを形づくります。さらにホイールは前モデルの3本スポークから、5本スポークへと変更。より精悍な印象としています。メーターまわりはアナログのテイストを残した二眼タイプ。また、スイングアームのエンドピースには剛性に優れるアルミダイキャスト製パーツを採用し、フロントフォークに作動性を高めるウルトラバフ仕上げを施すなど、単にデザインのためだけでなく、機能性を向上させるために必然から生まれたデザイン思想が全身に貫かれています。



カラーリング

CB1300
Super Four

カラーリングは「PROJECT BIG-1」の思想を力強く主張する3タイプを用意しています。またフラッグシップモデルにふさわしく、タンクストライプのカラーフィルムには段差の極めて少ない新開発の極薄タイプを採用しています。

パールフェイドレスホワイト×キャンディアラモアナレッド

Hondaビッグネイキッドの定番カラーともいべき伝統のツートーンカラー。
時代が推移しても変わることのないCBのあるべき姿を堂々と表現しています。



ブラック×フォースシルバーメタリック

Hondaウイングマークの一部をモチーフにしたグラフィックを採用。
これからのCBのトレンドを提案する新しいグラフィックパターンです。



フォースシルバーメタリック

新型CB1300 Super Fourが目指したスポーティーさを強調したソリッドカラー。
洗練された都会的イメージを表現しています。



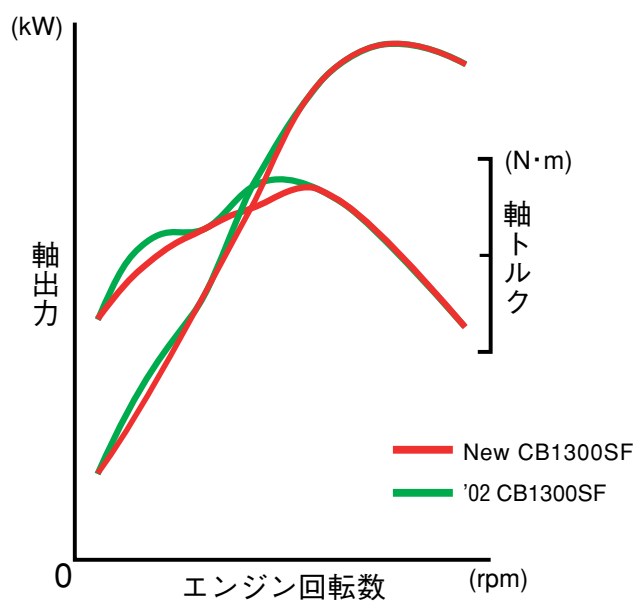
パワーユニット

CB1300
Super Four

新型CB1300 Super Fourのエンジンは、開発の狙いである「太い走りの感動」を創出するトルクの盛り上がり感をテーマとし、熟成を重ねた1,284cc・水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒エンジンをさらに進化させた設計としています。また従来モデルからエンジン単体で約-8kgを達成した大幅な軽量化により、パワーフィール、扱いやすさ、乗り味をさらに向上。操る楽しさに満ちた「PROJECT BIG-1」のフラッグシップにふさわしい心臓部を創造しています。



全開出力特性比較



パワーユニット

CB1300
Super Four

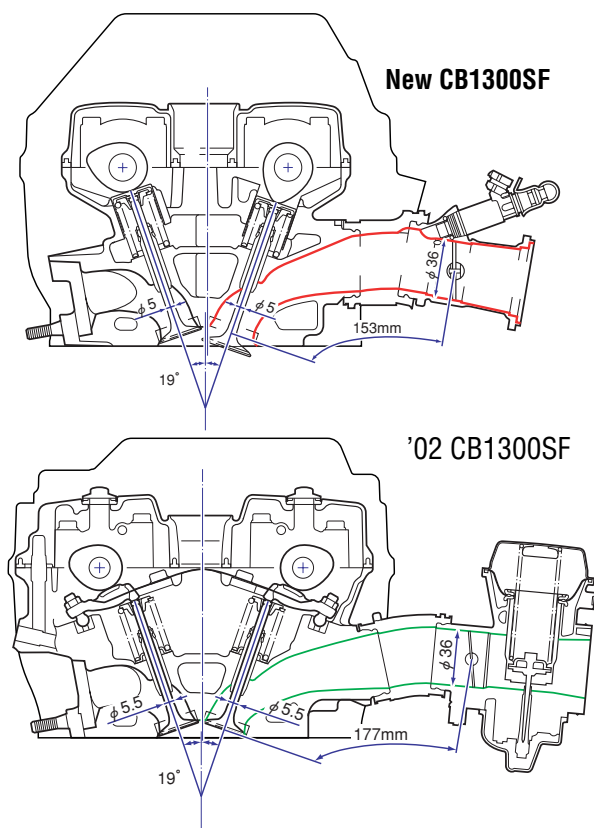
●シリンダー・シリンダーヘッド

今回のエンジンはロッカーアームを排し、カムがリフターを介して直接バルブを押す「直押しタイプ」を採用しています。これによってバルブの挟角は同じとしながらも、吸気ポートの短縮や形状の一新などにより、レスポンス性と吸入効率を向上させました。加えて軽量化やフリクションの低減にも貢献しています。

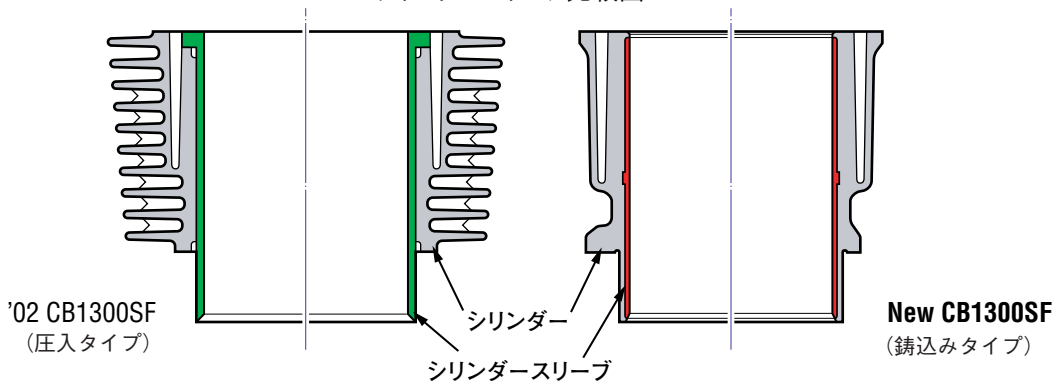
シリンダーバレルのスリーブは、従来の圧入タイプから鑄込みタイプへと変更。軽量化に寄与しています。

これらにより、実用域でのトルク増長とレスポンス性の向上、さらに大幅な軽量化を実現。さまざまなシーンで扱いやすい優れた出力特性を獲得しています。

シリンダーヘッド・吸気ポート比較図



シリンダースリーブ比較図



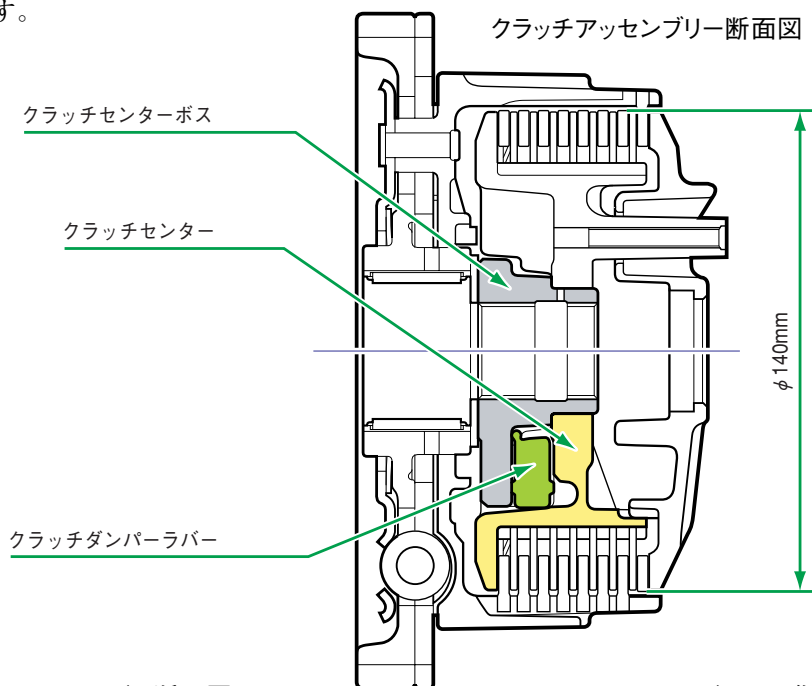
パワーユニット



●クラッチ

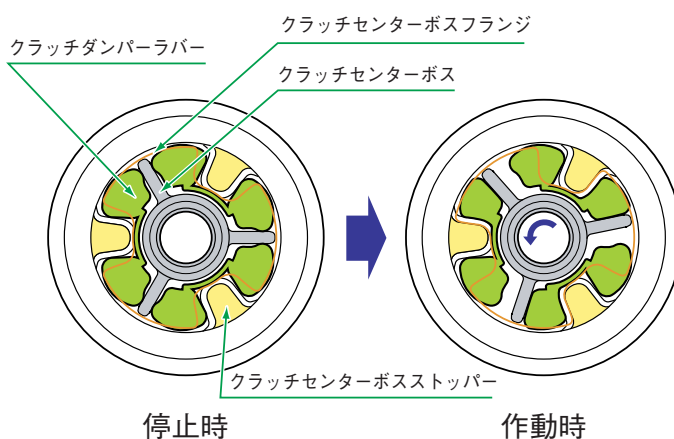
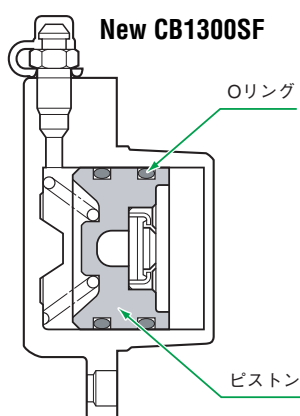
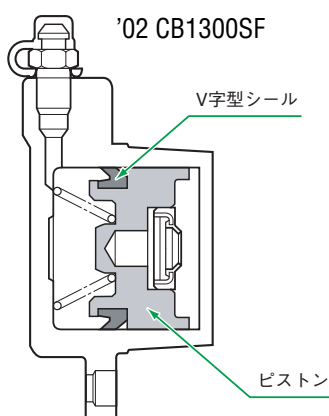
クラッチレイアウトは従来と同様ながらも、構成パーツすべてを見直しました。クラッチディスクは従来の10枚から8枚に変更。さらにクラッチディスクの材質を見直しOリングのスリーブシリンダーを採用することで、操作フィールの向上とともにクラッチレバーの荷重を約10%軽減しました。またクラッチレバーは5段階のアジャスト機能を備えています。

さらに今回、クラッチにラバー製のセンターダンパーを採用。スロットルフィールの向上と同時に質の高いシフトフィールをも獲得しています。



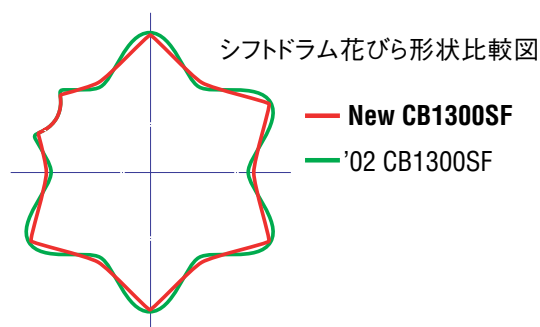
クラッチシリンダー断面図

クラッチダンパー作動図



●トランスミッション

シフトドラム内のストッパーラチェット部の花びら形状に変更。よりなめらかなシフトフィールを生み出しています。さらにシフト系スプリングのセッティングやペダル位置にいたるまで見直しています。



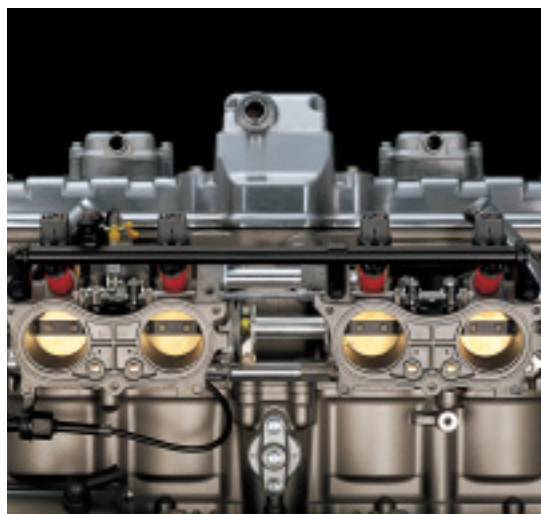
パワーユニット

CB1300
Super Four

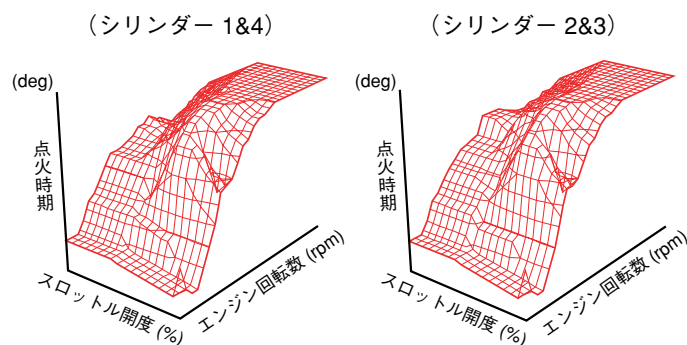
●フューエルインジェクション

燃料供給システムは、従来のキャブレター仕様から先進のデジタル制御PGM-FIへと進化させました。制御部には32bit RISCプロセッサを採用。3次元プログラムマップにより、低・中速域のパワーデリバリーに重点をおいた設定としています。この高性能ECUが、エンジン回転数/車速/水温/吸入負圧/スロットル開度などのデータを高速演算。つねに適切な燃料噴射量とタイミングをコントロールし、各ギアごとに微妙に異なるエンジン特性をフラットに制御。どのギアからでも違和感のない加速を実現し燃焼効率の最適化を図ります。

スロットルボディはメインボアφ36mm。インジェクターはCB1300専用となる12ホールタイプを採用。低・中速域での優れたトルク特性をもたらし、俊敏なスロットルレスポンスを発揮します。また薄型スロットルセンサーの採用で、従来のキャブレターよりも全幅はコンパクトになっています。



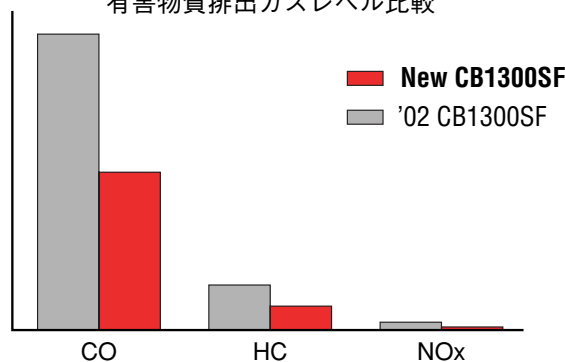
点火時期特性



●エアインジェクションシステム

新型CB1300 Super Fourは、エミッション低減に効果的なビルトイン式のエアインジェクションシステムを搭載しています。これは各シリンダーの排気ポートに適量のフレッシュエアを送り込むことで、ポート内の不完全燃焼物質を再燃焼させるシステム。今回はエア通路の見直しを図りつつ、フューエルインジェクションとの組み合わせにより、走りのポテンシャルをスポイルすることなく、CO、HC、NOxの排出量を大幅に低減。国内排出ガス規制値を大きくクリアする性能を獲得しています。

有害物質排出ガスレベル比較



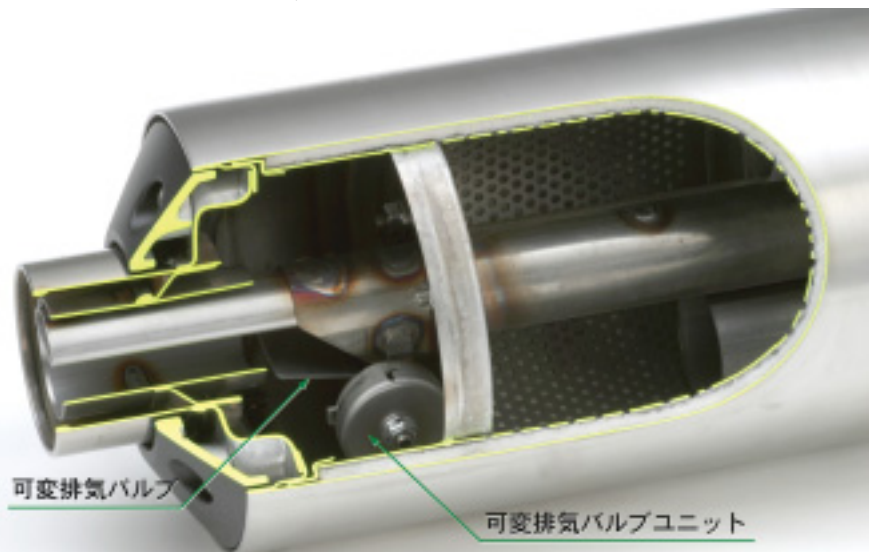
パワーユニット

CB1300
Super Four

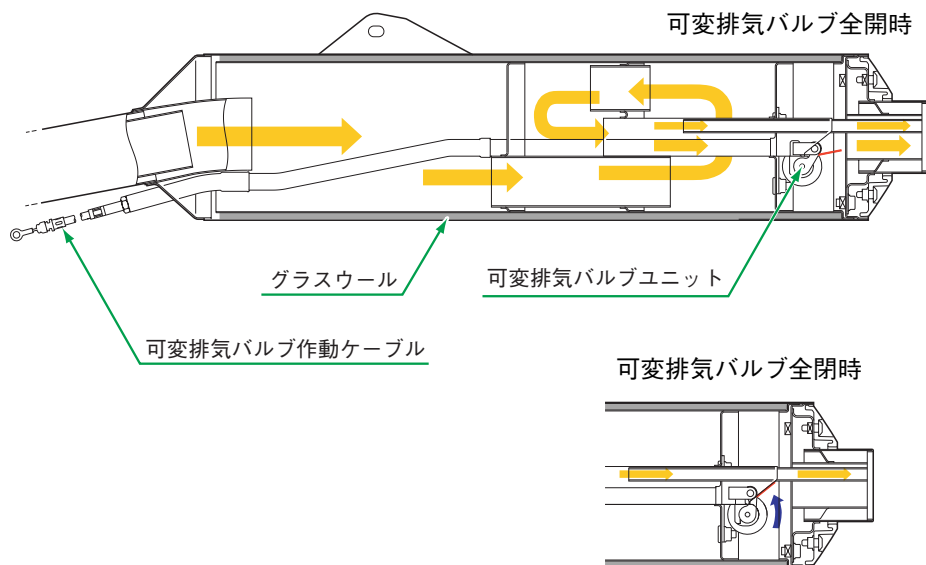
●エキゾーストシステム

新型CB1300 Super Fourのエキゾーストパイプは、専用チューンが施された360度4-2-1システムを採用。1番および4番気筒、2番および3番気筒から延びるパイプが合体してまず2本となりその後1本化するこのシステムは、低・中速域のトルクをより増強させるとともに、CB1300 Super Fourならではの圧倒的な加速感を演出します。1本出しのマフラーは美しいバフ仕上げのステンレス製で、国内基準値に合致させつつ小気味よい排気音を奏でようサウンドマネジメントを施しました。

今回マフラーテールキャップには、新開発の可変排気バルブを装着。等間隔の排気音を実現した360°位相集合とのマッチングやマフラー内部のセッティング、さらにチェーン駆動音の低減などにより、干渉音の少ない次数成分（音楽でいう和音）を強調したサウンドを生み出します。



マフラー構造断面

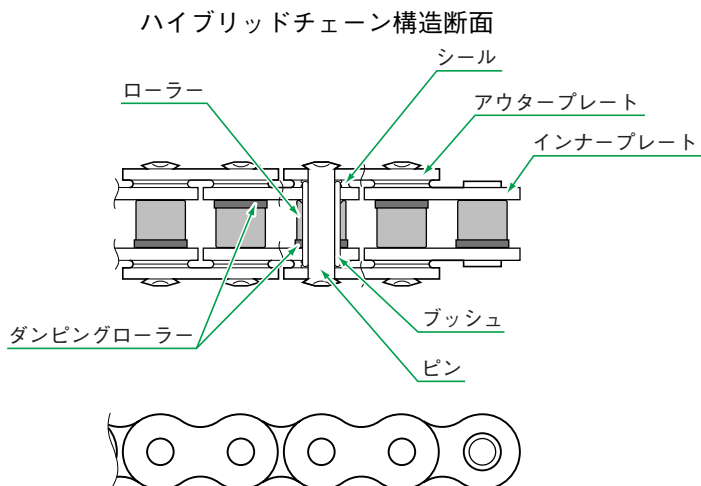


パワーユニット

CB1300
Super Four

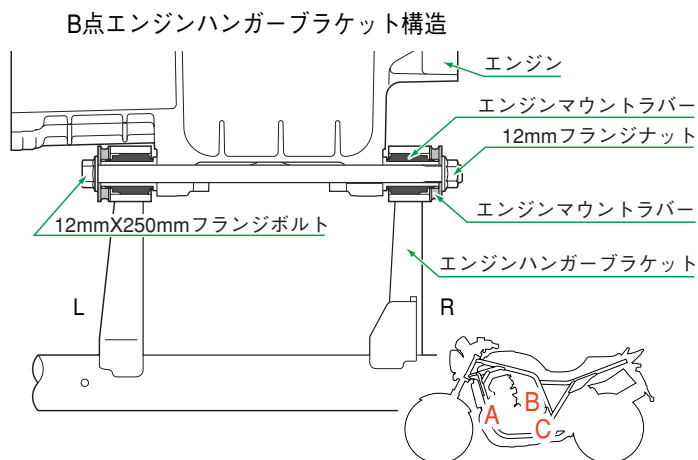
●ハイブリッドチェーン

ドライブチェーンのローラー間に樹脂製のワッシャーを採用。フリクションを低減するとともに駆動音の発生を抑えています。



●エンジンマウント

エンジンの後端上部をラバーマウント化することにより、トルクフィールに連動したバイブレーションの演出を施すとともに、振動による不快なノイズを低減しています。



●冷却系

アルミ製ラジエーターは、縦208mm×横380mmにサイズアップ。より広い表面積を確保し、優れた冷却効果を発揮します。

また寒冷時の走行に効果的なボトムバイパスを採用。通常エンジン冷間時は、冷却水のラジエーターの循環をサーモスタットによってストップさせるところを、サーモスタット手前にバイパス通路を設けることで、エンジン冷間時にはエンジン内部のみを冷却水が循環。これによりエンジン全体をより素早く適切な温度に上昇、維持できるため、暖気性能の向上や寒冷時の低負荷走行でのドライブビリティーの確保、エミッション性能の早期安定化に効果を発揮します。



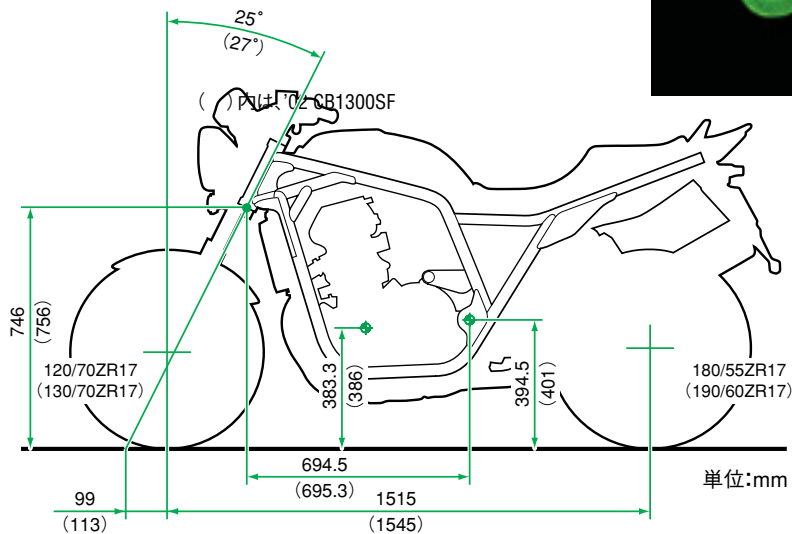
フレーム

CB1300
SuperFour

フレームは、従来のシングルバックボーンからデュアルバックボーンへと進化させたダブルクレードルフレームを採用。意のままに操れるハンドリング性能を獲得するために、ヘッドパイプまわりからピボットまわりにかけて、横剛性、ねじれ剛性の最適バランスを追求しました。まずヘッドパイプまわりは、フロントタイヤからの荷重入力をしっかりとフレームに伝えるため、高精度なパイプワークを敢行。メインパイプについても、ニーグリップ部を中心とした湾曲部や左右のクロスパイプなどの形状・仕様を多くの試行錯誤を経て設定しました。さらにピボットプレートも最適な剛性バランス実現のために新たな形状が与えられています。



ディメンション比較図



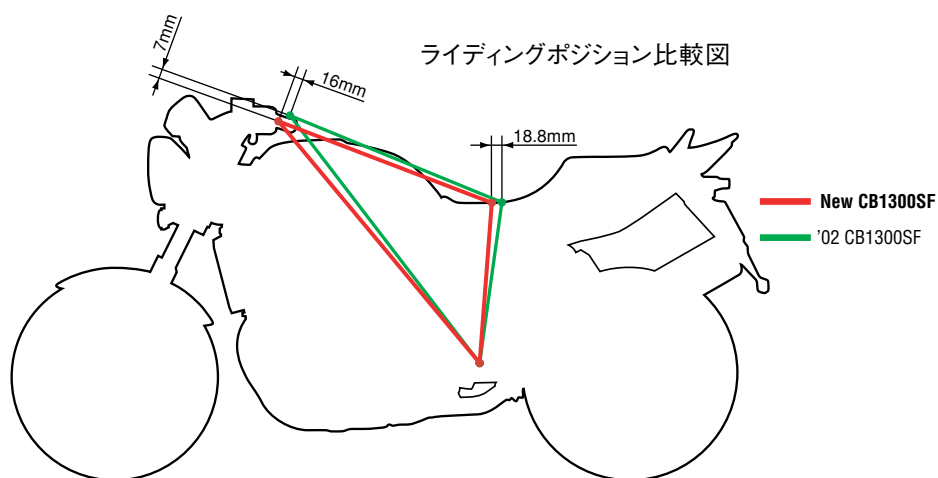
ライディングポジション

CB1300
Super Four

今回の新型CB1300 Super Fourの開発にあたっては、従来の二次元的なライディングポジションの検証方法から、腕の角度や足の曲がりなどライダーの姿勢を多角的に考察する三次元的な検証方法が採用されました。

これに基づき、シートは前方へ11mm、ハンドルは前方へ11mm、ステップは後方へ5mm移動。楽しい走りを全身で体感できる理想的なライディングポジションとしています。

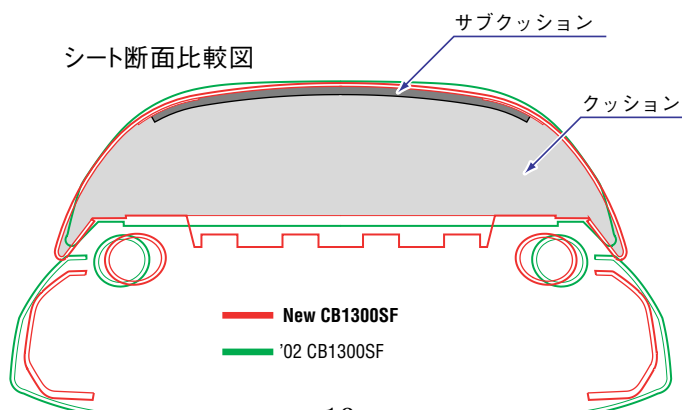
加えてハンドルホルダーを180°回転させて装着すれば、ハンドルまでの位置を約20mm調整できるようにしています。これは、リアタイヤの接地感のスロットルワークなどによって比較的コントロールしやすいものの、フロントタイヤの接地感のコントロールは二輪車にとって難しいという観点から施された機能です。これによりライダーがより前方に乗車できるようになり、フロントタイヤの接地感のコントロールが容易になるほか、ライディングポジションの自由度拡大にも貢献しています。



ステップブラケットはアルミダイキャスト製を採用し、質感にこだわったパフ仕上げ仕様としています。さらにチェンジペダル、ブレーキペダルも、同様にアルミ鋳造製とし、質感の向上にこだわりました。



シート表皮は約10%厚の二重構造とし、長時間のライディングでも疲労感が少なく、かつ座り心地のよさを大幅に向上。足つき性と両立も図りました。またパッセンジャーシートは、中央部を若干盛り上がらせることで走行時のホールド感を高めています。

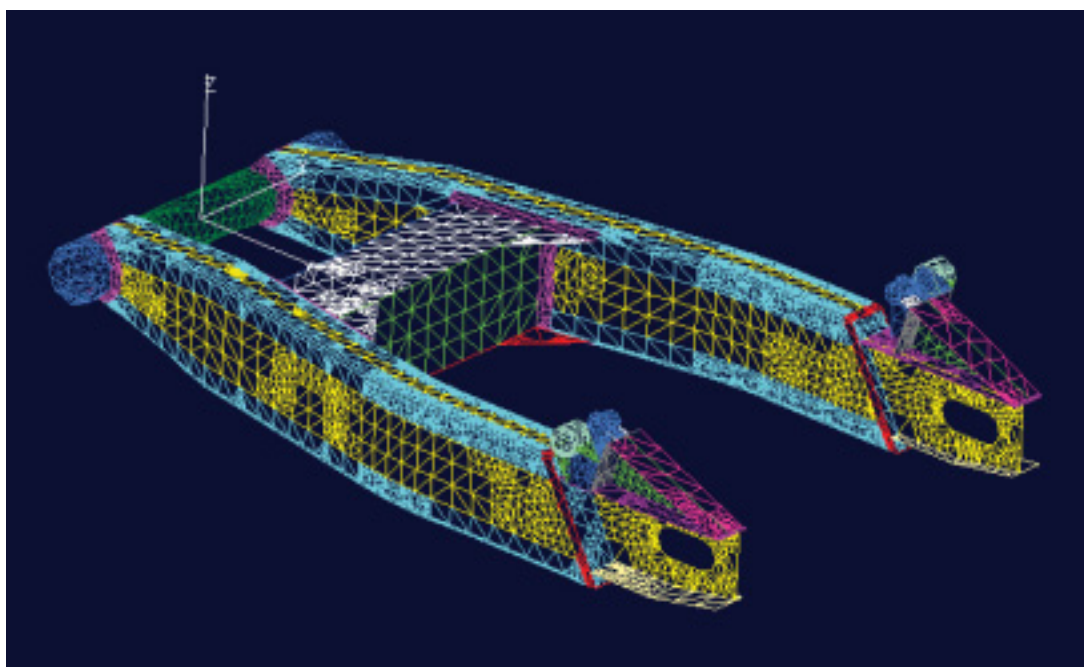
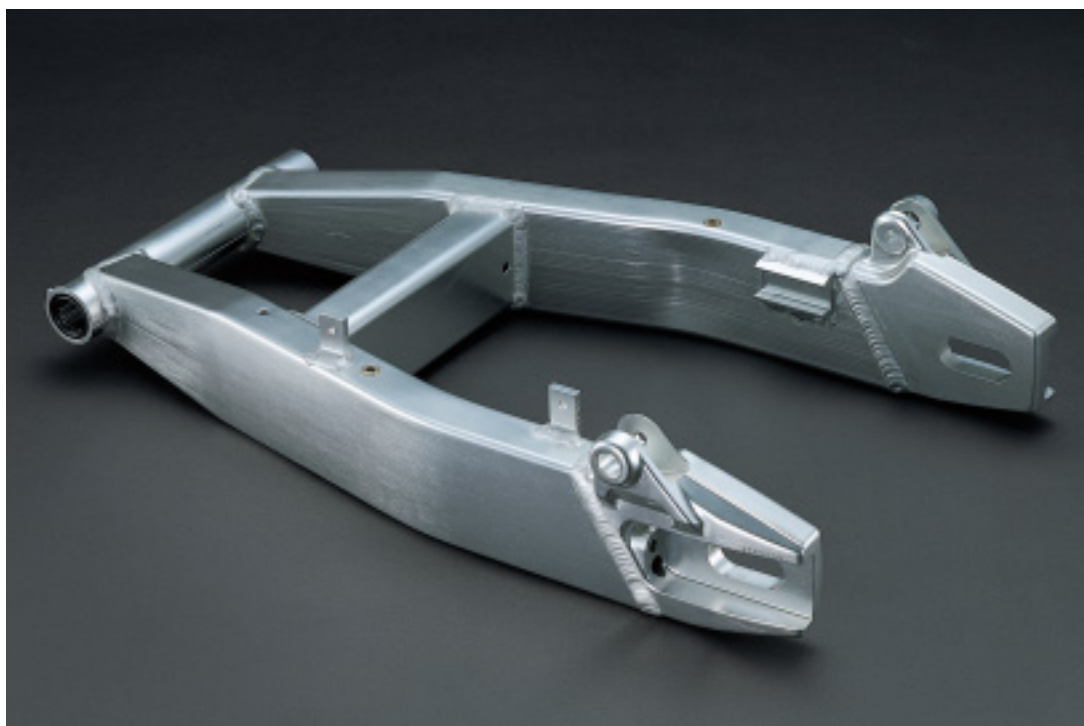


足まわり

CB1300
Super Four

スイングアームは、意のままに操れるハンドリング性能獲得のため、シンプルながらもしなやかさを備えた高い剛性を発揮する形状としています。とくにエンドピース部分に関しては、必要とされる高度なねじれ剛性を獲得するために、メインパイプ側の肉厚、クロスパイプ形状もあわせて改良が施されています。

これらスイングアームの仕様変更やホイールデザインの変更、その他各パーツの見直しによって、足まわりだけで約-5kgの軽量化を達成。扱いやすく操縦しやすいシャシーを構成しています。



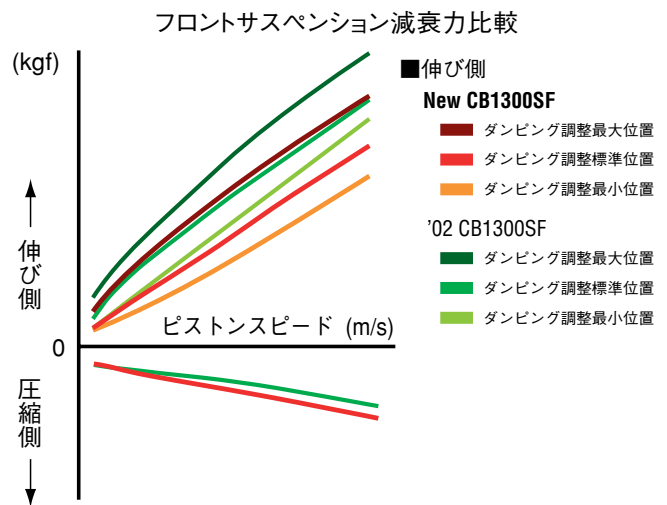
足まわり

CB1300
Super Four

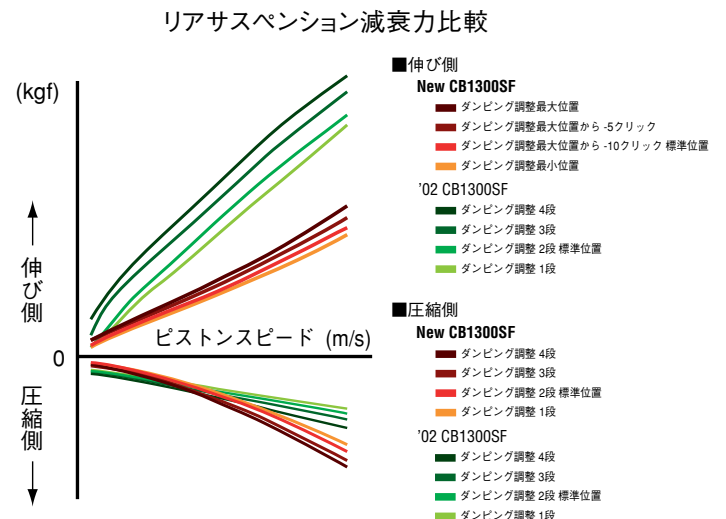
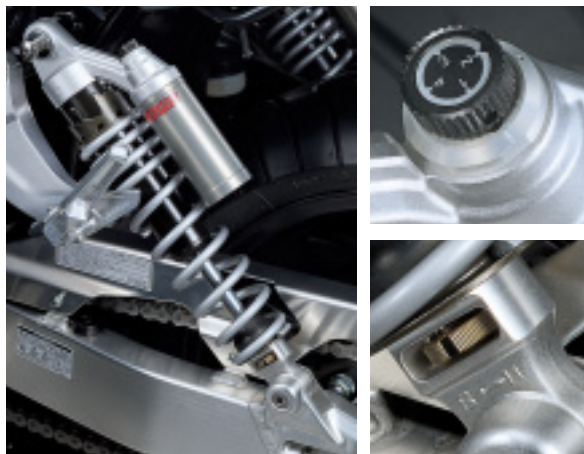
●サスペンション

新型CB1300 Super Fourのサスペンションには、スムーズな作動性と卓越した運動性能を引き出すしなやかさと剛性感を求めました。

フロントには、手応えのあるハンドリングと適切なダンピングを実現するアクスルトラベル120mmの極太φ43mmカートリッジタイプ・フロントフォークを採用。低フリクションのダストシールを装着したフォークは、ウルトラバフ仕上げを施すことでよりスムーズな作動性を発揮します。さらにライダーの好みに応じて、テンションのダンピング調整を無段階でセッティング可能としています。



リアは、アクスルトラベル116mmのアルミ製スイングアームと2本のリアクッションの組み合わせ。スイングアームのアルミ鍛造製エンドピースをクッションブラケットと一体化し、メインパイプと斜めに結合することで接合面積を増やし剛性を高めました。不等ピッチスプリングを採用したクッションはピストン形状を見直し、ダンパーロッド径をφ12.5mmからφ14mmへと拡大。さらにテンション側15段・コンプレッション側4段のダンピングアジャスターを装備。これらの仕様により、ライダーの意のままに忠実に反応する高次元の運動性能と、優れた乗り心地を両立しました。



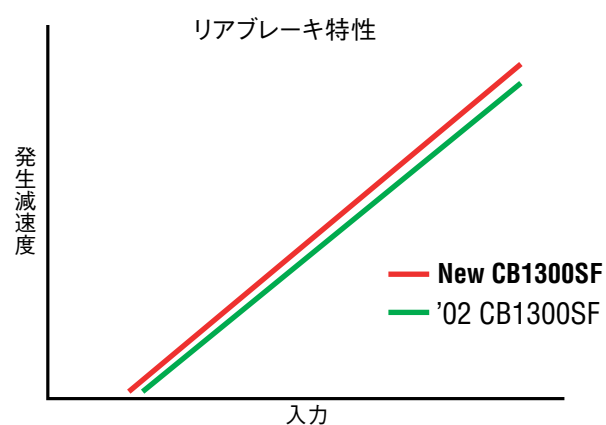
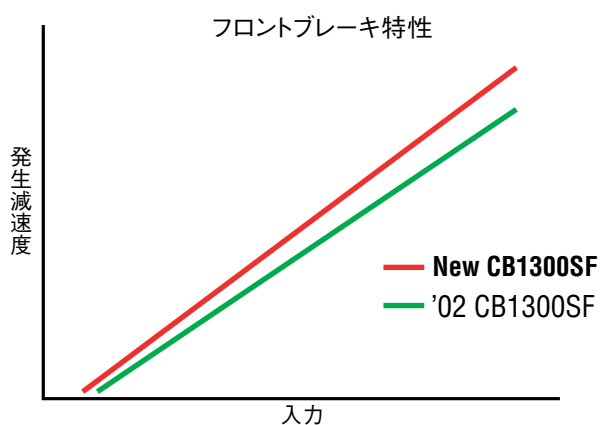
足まわり

CB1300
Super Four

●ブレーキ

フロントには、大径φ310mmのフローティングディスクをダブルで装着し、4ポットキャリパーを採用しています。マスターシリンダー径は従来のφ15.7mmからφ14mmへ、キャリパーポッド径は従来のφ34mm／φ32mmからφ30mm／φ30mmに変更。フリクションの低減を実現し、初期の作動性を向上させました。さらにフロントブレーキレバーを一新。6段のアジャスト機能の採用により、操作感が向上。制動力のアップを促します。また油圧レシオと油圧配管の見直しを図り、ブレーキホースに一部樹脂材を採用するなど、油圧フィールを向上させ、ダイレクトな効き感を確保しました。

リアは、従来の下引き2ポットキャリパータイプから上引きの1ポット1シリンダーピンスライドタイプに変更。ディスクサイズを従来のφ276mmからφ256mmに変更し、軽量化を図っています。



●ホイール

ホイールは、従来の3本スポークから軽量な新開発5本スポークへと変更。中空ハブタイプのアルミ製ホイールは、十分な剛性バランスを発揮するとともに軽量化にも貢献しています。タイヤサイズは、フロントが120/70ZR17、リアが180/55ZR17。ミシュラン製とダンロップ製の2種類を用意しています。

電装系

CB1300
Super Four

●コンビメーター

モダンなデザインのカースに収められた伝統の二眼メーター。あえてアナログにこだわった文字盤は260km/hのフルスケールで表示され、「CB1300」のロゴマークが専用設計であることを主張します。指針にはオレンジの自発光タイプを採用しています。タコメーター内の液晶パネルは、時計と燃料計を表示。中央のインジケータランプ類の下には、さまざまな情報を表示できるインフォメーション液晶パネルを搭載しています。積算トリップメーターA、B／減算トリップメーター／ストップウォッチ／水温、外気温計／今日の走行距離（0：00以降にエンジンを切った時点でリセット）などの他に、点検日や誕生日など任意に設定した日までの残りの日にちを表示する機能も備えています。さらにイグニッションキーON時には、メーター針によるセレモニー動作が行われます。



●ヘッドライト

シンプルな丸形1灯式ヘッドライトには、照射効率に優れるマルチリフレクタータイプを採用。夜間走行の安心感を高めます。

●テールライト

テールライトは、先進的なデザインが施されたLEDによる丸形デュアルタイプ。18個LEDが2分割で円形に配置され、伝統の二眼テールライトを今の時代にマッチした造形で表現しました。またLEDの採用により、精悍なイメージを鮮烈にアピールするシャープエッジリアカウルを構成。さらに消費電力の低減に加え、その高輝度により被視認性向上にも貢献しています。



ユーティリティー

CB1300
Super Four

●シート下収納スペース

ユーザーがツーリングで必要最低限のアイテムを収納するのに十分なスペース(約12ℓ)をシート下に確保。U字ロックはもちろん、例えば、レインウェア(大小)、グローブ、キャップ、サングラス、2、3冊の地図や雑誌など、ライダーがバイクを降りてから必要になるアイテムの収納を考慮した仕様としています。



●キャリアフック

片側3コ、計6コのフックを装備。大きな荷物の積載時に安定感を高めます



セキュリティ

CB1300
Super Four

●H・I・S・S (ホンダ・イグニッションセキュリティシステム)

新型CB1300 Super Fourには、Honda独自の盗難抑止機構「H・I・S・S」を搭載しています。これは電子インターロックを利用したもので、純正キーでなければエンジンが始動できない仕組みとなっています。H・I・S・Sは、エンジン始動の要となる点火システム自体を無力化するため、ホットワイヤー方式や点火スイッチのモジュールを丸ごと交換するような方法であっても、エンジンを始動させることはできません。

純正キーには、コード化された暗証番号を記憶したチップが埋め込まれています。キーを差し込むとアンテナがコードを読み取りECUに伝達。ECUはプログラムされているコード番号と照合し、合致した時のみエンジンを始動させます。たとえ純正キーとまったく同じ形状のカギでも、このコードが一致しなければエンジンは始動しません。

H・I・S・Sは、キーが抜かれた瞬間から作動します。また、H・I・S・Sのインジケータランプ近くにあるプッシュボタンを押してキーを抜くと、インジケータランプは24時間にわたって2秒に1回点滅。見た目での盗難抑止効果をさらに向上させることができます。



●ココセコム

ココセコムは、セコム(株)によるサービスで、専用端末を装着することにより、24時間365日、車両の現在位置を検索することができます。Hondaはセコム(株)と連携し、防水・耐振・防塵に対応した二輪車搭載用の専用充電キットを共同開発。新型CB1300 Super Fourは、ココセコムの装着に最適な設置スペースを確保した「ココセコムHonda推奨車」となっています。

※ココセコムは、オプションとなります。

●リモコンイモビアラーム

イグニッションスイッチからキーを抜くとイモビが作動。不審な挙動を感知すると警報を発し、注意を促します。アラーム機能のセットは、リモコン操作でも可能となっています。

※イモビアラームは、オプションとなります。

アクセサリー

CB1300
Super Four

●U字ロック

純正の大型U字ロック(352×130mm内寸)。
盗難抑止に効果を発揮します。

●メーターバイザー

グレー調クリア仕様のメーターバイザー。
高速走行時のフィット性を考慮した走行風を
逃がす経路も備えています。



●エンジンガード

ガード部には、ナイロンとラバーの組み合わせを採用。
ピボット構造により、幅広い角度からの衝撃に備えます。



●グリップ付リアキャリア

バックレスト収納構造をもつ大型のリアキャリア。
アルミ材を採用し重量を抑えています。



●リアルカーボン製タンクパッド

ライディング時にフューエルタンクへ
傷がつくのを防ぐカーボン材を採用した
タンクパッド。3分割形状でフィット性を高めています。



主要諸元



機種	CB1300 Super Four	
車名・型式	ホンダ・BC-SC54	
全長 (m)	2.220	
全幅 (m)	0.790	
全高 (m)	1.120	
軸距 (m)	1.515	
最低地上高 (m)	0.135	
シート高 (m)	0.790	
乾燥重量 (kg)	226	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブ4気筒	
総排気量 (cm ³)	1,284	
内径×行程 (mm)	78.0×67.2	
圧縮比	9.6	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	74.0 [100] /7,000	
最大トルク (N·m[kg·m]/rpm)	117 [11.9] /5,500	
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式 (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	
燃料タンク容量 (ℓ)	21	
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	
変速比	1速	3.083
	2速	2.062
	3速	1.545
	4速	1.272
	5速	1.130
減速比 (1次/2次)	1.652/2.166	
キャスター角 (度)	25°00′	
トレール量 (mm)	99	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C (58W)
	後	180/55ZR17M/C (73W)
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク
	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
フレーム形式	ダブルクレードル	