

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



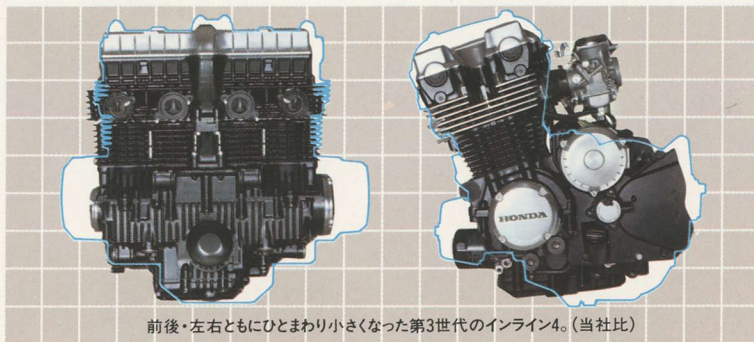
1968年。東京モーターショーで、それまでのモーターサイクルの概念をことごとく打ち破る、1台のビッグマシンが発表されました。ホンダドリームCB750 Fourです。その搭載エンジンこそ、日本における量産車初の前傾直列4気筒SOHC、すなわち第1世代のインライン4でした。その10年後、DOHC16バルブの究極的メカニズムをたずさえた、第2世代ともいべきインライン4が登場、CB750Fに搭載されました。そして、驚くほどの小型・軽量化を果たし、より高性能化を実現した第3世代のインライン4が誕生。CBX750Fに搭載されたのです。この第3世代のインライン4は、油圧式バルブクリアランス・オートアジャスター、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、背面置型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の強大なパワーと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背部へ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。



DOHC 16-VALVE
LIGHT WEIGHT 82kg

HYDRAULIC VALVE
CLEARANCE
AUTO-ADJUSTER

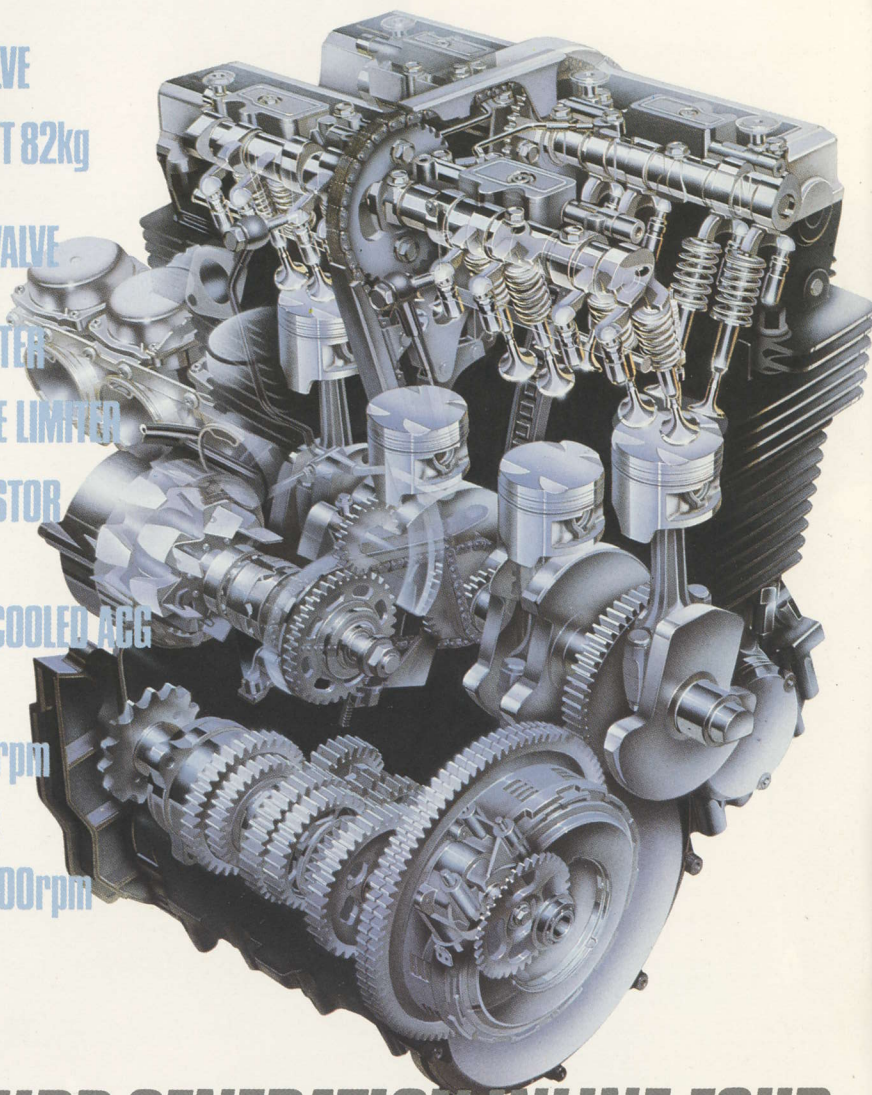
BACK TORQUE LIMITER

FULL TRANSISTOR
IGNITION

FORCED AIR COOLED AC

MAX POWER
77PS/9,500rpm

MAX TORQUE
6.5kg-m/7,500rpm



THE THIRD GENERATION INLINE FOUR