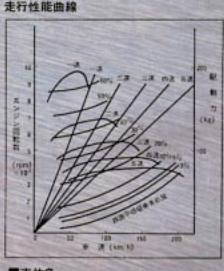
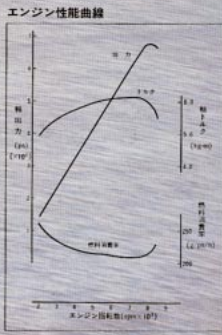


CB-750 SPECIFICATIONS



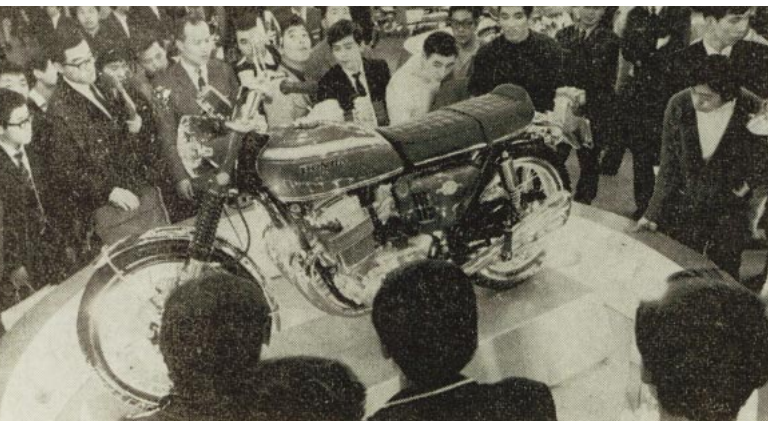
寸法(m)					
全長	2.160	最大トルク(kg-m/rpm)	6.1/7,000		
全巾	0.885	圧縮比	9.0		
全高	1.155	始動方式	セル・キック併用		
軸距	1.455	気化器形式と数	PW28 (4個)		
最低地上高	0.150	燃料タンク容量(l)	17リザーブ容量5l		
重量(kg)		潤滑方式	ドライランプ強制形4種併用式		
車両重量(乾燥)	220	潤滑油容量(l)	3.5		
乗車定員(人)	2	動力伝達装置			
性能		機関から変速機までの機構チェーン式DK328H2(2本)	歯車形式	チェーン	
最高速度(km/h)	200(推定)	同上減速比	1.708	減速比	2.688
0-400m加速(秒)	12.4	クラッチ形式	湿式多板(7枚)	カシ取角度(度)	40(左右)
積算平均燃費率(km/l)	32	変速機形式	常時噛合式	走行装置	
登坂能力(度)	25	変速機操作方式	左足動式	キャスト(度)	63
最小回転半径(m)	2.5	変速機操作方式	左足動式	トランス(度)	95
制動停止距離(m)	11(初速50km/h)	変速機操作方式	左足動式	タイヤサイズ	前 3.25-19-4PR 後 4.00-18-4PR
原動機		変速機操作方式	左足動式	制動装置	
冷却方式とサイクル	空冷4サイクル	変速機操作方式	左足動式	ブレーキの	前 油圧式ディスク 後 内部減速式
シリンダー数と配列	4気筒前傾並列	変速機操作方式	左足動式	種類形式	後 内部減速式
弁配置	頭上カム軸式	変速機操作方式	左足動式	操作方式	前 右手動式 後 右手動式
総排気量(cc)	736	変速機操作方式	左足動式	懸架装置	
内径×行程(mm)	61×63	変速機操作方式	左足動式	前	テレスコピック
最高出力(PS/rpm)	67.8/6,000	変速機操作方式	左足動式	後	スイングアーム



前	単筒型片弁式
後	オイルダンパー付コイルバネ
前	単筒型片弁式
後	オイルダンパー付コイルバネ
フレーム形式	フルダブルクレードル式
前照灯	シールド型 12V 50/40W

DREAM CB750FOURのカタログに記述されているスペック

第15回東京モーターショーで注目を集めたDREAM CB750FOUR(1969年10月)



ナナハン・ブームを巻き起こす

ラインは四輪工場内に設置されていた。しかし、ラインサイドは狭く、部品供給もスムーズにいかないなどの課題もあり、CB750FOURの移管を機に、長期的観点から二輪の車体組立ラインをL型から直線化し、環境・安全面の向上を図った。

一方、組織編成と作業者訓練については、四輪工場からの補充を前提に、HONDA-三〇〇やTNラインより、大型三輪生産のための要員を選り抜いて組織化し、四輪との違い、特に外傷防止に対するきめ細かな訓練を実施した。結果、日程通り立ち上がり、品質・コストとも計画通りのものとなった。

【注】ナナハン...機密保持のために開発チームの間で言い交わされていた用語で、後に雑誌記者が、これを一般に広めた。

「Bigger is better!」と言っていたアメリカの二輪ライダーたちは、さらに大排気量のオートバイを欲していた。

一九七二年にはカワサキが九〇〇ccのZ1をアメリカに輸出して好評を得、大型車需要に拍車を掛けた。ホンダとしても、さらに魅力的な大排気量スポーツバイクの開発が急務となり、一九七四年、九九九ccのゴールドウイングGL1000をアメリカ市場に投入。

当初は日本からの輸出車であったが、需要の増大に伴い、ホンダ・オブ・アメリカ・マニユファクチャリングでの現地生産に切り替え、GL1000として、一九八〇年五月に第一号車がラインオフした。アメリカでの高い評価を受けた同車は、ホンダの現地生産の発展に大きく寄与したのである。

ホンダの成功により、日本の他メーカーもその後、七五〇ccの大排気量スポーツバイクのカテゴリーに追随し、いわゆるナナハン・ブームが巻き起こった。CB750FOURがナナハンと呼ばれるジャンルを築き上げたと言っても過言ではない。

また、同車はレース用車両としても、その力を存分に発揮したのである。

日本では一九六九年八月、技術研究所の内チームが、発表されたばかりのCB750FOURを駆り、鈴鹿十時間耐久レースに出場、ブルーヘルメットMSCの隅谷守男/菱木哲哉組が一位、尾態洋一/佐藤実組が二位と、完全勝利を収めた。

また、アメリカでは一九七〇年三月に行われたAMAデイトナ二〇〇マイルレースで、名手デイク・マンの駆るCB750FOURで勝利を得て、同車の人気を不動のものとした。