

**HONDA**

**VT1300C**



Hondaは、北米市場において根強い人気を持つ大型Vツインクルーザーモデルを、独自の高い技術力を駆使し、品質や信頼性、機能、デザイン性に優れた製品として国内外に提供してまいりました。

国内市場には、初の大型VツインクルーザーのNV750カスタム（1982年）を皮切りに、シャドウ・アメリカンクラシックエディション（1995年、1,100cc）、シャドウ<750>（1997年～）、VTX（2001年、1,800cc）など個性的なモデルを投入してまいりました。

1996年の免許制度改訂以降の大型免許取得者の増加に伴い、大型二輪市場は拡大してきましたが、ユーザーのニーズが多様化する中、特にクルーザーカテゴリーは「ゆったり乗れる大人の趣味性の高い乗り物」と認知され安定した成長を続けております。

この度発売するVT1300CXは、本年4月にクルーザーモデルの本場である北米で「Fury」として発売が開始され、これまでの既存のクルーザーモデルに対する概念にとらわれない大胆なデザインでありながら、世界初のフローティング・ファイナルギア\*等による軽快な操縦性を実現し、鼓動感溢れる新設計エンジンやHonda独自のコンバインドABS（タイプ設定）による先進の安全技術の採用等と相まって、大変好評を頂いております。

国内向けには専用のライディングポジションを設定する等、大型クルーザーカテゴリーへの高まるお客様のニーズに対し、Honda独自の新たな価値観を提案してまいります。

\*Honda調べ



VT1300CXの開発コンセプトは、

## ”Best Value Attention Getter”

「人々が思わず振り返る様な、最高の価値をそなえたクルーザーを作り出したい」という意志のもと、クルーザーの本質的な価値観であるスタイル、フィール、サウンドに開発者の情熱を注ぎ込み開発しました。

- ・スタイル：流麗で美しい、ロング&ローのラジカルなハイネックスタイル
- ・フィール：ライダーの官能を揺さぶるエモーショナルな鼓動と素直な操縦性
- ・サウンド：大排気量にふさわしい質感のあるVツインサウンド

これらの作り込みにより、見て美しく、乗って楽しめる、ゆとりのクルーズを可能としました。

また、VT1300CXはHondaの二輪に期待される環境性能、信頼性、先進性を、Honda独自の電子制御燃料噴射装置（PGM-FI\*）、水冷エンジン、Hondaクルーザー初のコンバインドABSブレーキの設定などにより実現させています。

\*PGM-FI (Programmed Fuel Injection)はHondaの登録商標です。



### デザイン

高い位置に設定されたステアリングヘッドパイプとロングフロントフォークによる骨格が、VT1300CXの美しいプロポーションを形作っています。

パイプワークで構成されたフレームと、車体後方寄りに搭載されたVツインエンジンにより、タンクとフロントシリンダーヘッドの間に大きな空間を作り出し、先進のスタイルを具現化しました。

そして、こだわり抜いた各ディテールが全体の存在感を際立たせています。フレームのシルエットに美しく収まるよう配置したラジエーター、フランジのないシームレスタンク、フレームステー類の排除、ロストワックス製法により成型されたヘッドパイプ下方のジョイント部、シンプルなワイヤリング、車体色でペイントされた新構造のアルミ製スイングアームなど、その妥協のない作り込みは細部にわたるまで徹底されています。

スリムなフロントビューとは対照的に200/50R18の超扁平ワイドタイヤが魅せる迫りに満ちたリアビュー。

タンクからリアフェンダーへと続く流麗なフローラインはフレームと完全に調和し、色気と上品さを併せ持っています。

シルエットの基調をなす骨格から細部まで、一部のスキもないスタイリングの美しさは、ライダーに数値では表せない、クルーザーならではの味わいを提供します。



### カラーリング

艶やかさと落ち着きを併せ持つボルドー レッド メタリックと、強い陰影がボディの精悍さを強調させるデジタル シルバー メタリックの2色を用意しました。

フレームとスイングアームは車体色と同色の塗装を施すことで、質感を高めるとともに、その骨格の美しさを更に際立たせています。

#### ●VT1300CX



ボルドー レッド メタリック



デジタル シルバー メタリック

#### ●VT1300CX (ABS)



ボルドー レッド メタリック



デジタル シルバー メタリック

## エンジン

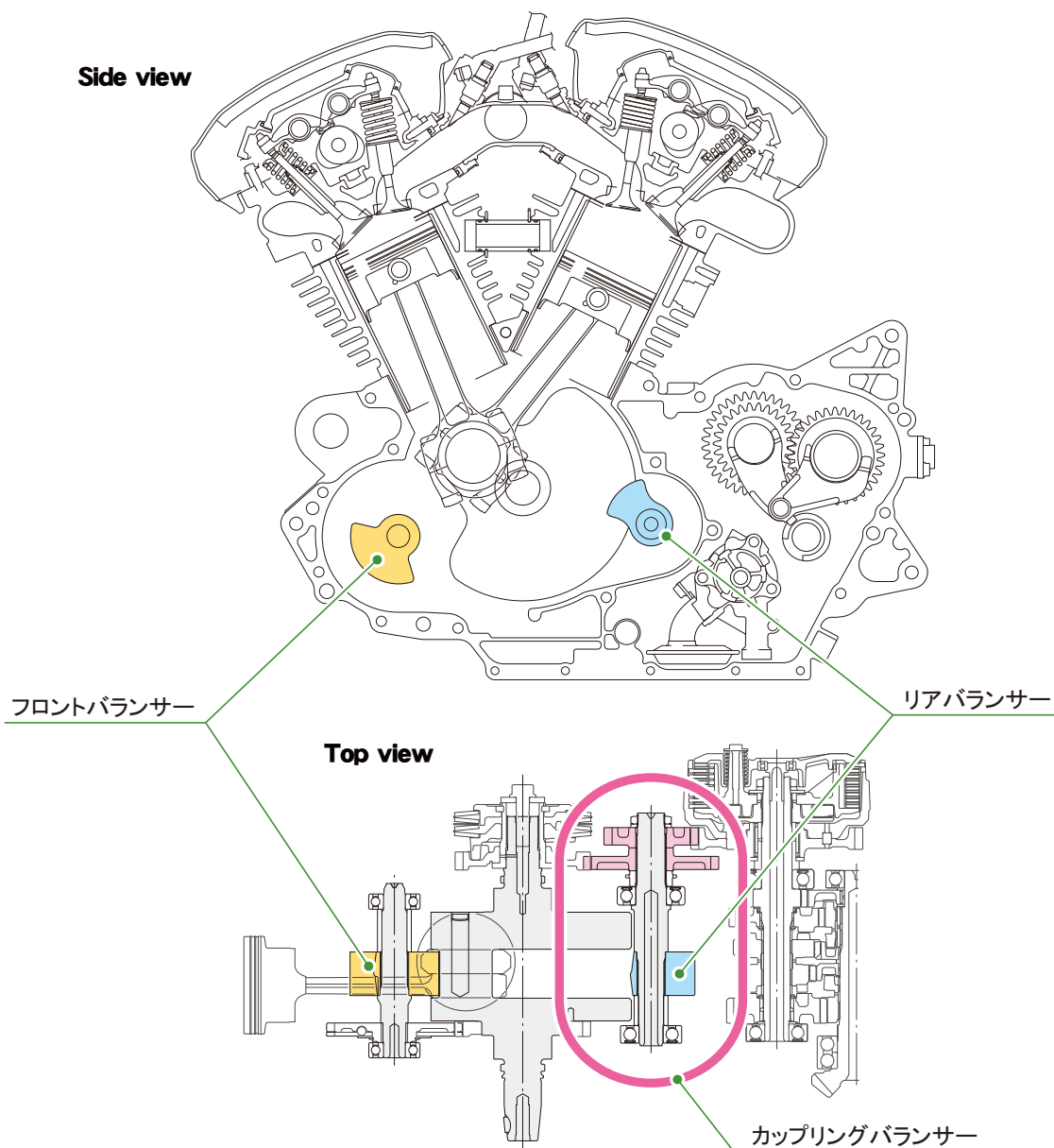
ライダーに、Vツインの純粹な鼓動を伝えるためには、エンジンから発生する不快な振動やノイズを取り除く必要があります。

エンジンの振動はピストンの往復運動がもたらす慣性力により発生しますが、VT1300CXではこの慣性力を釣り合わせ、振動をキャンセルさせる為に前後2軸の balanサーを設けています。

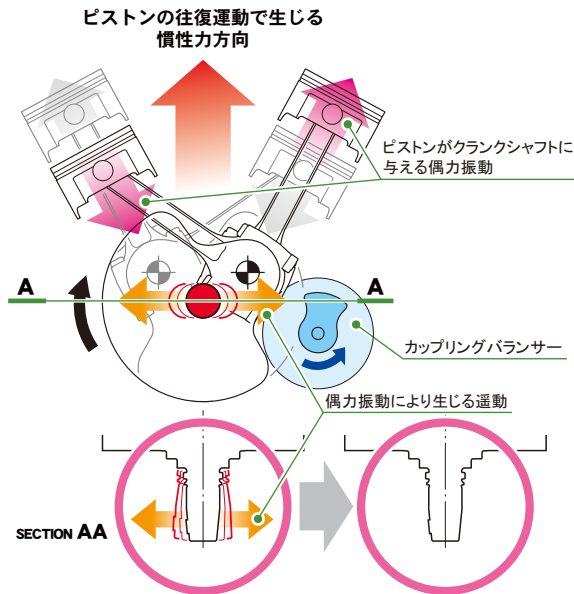
また、クランクピンに並列に配置されたピストンの往復がクランクシャフトに与える、偶力振動をキャンセルする機能を持つカップリング balanサーを、後側に付加して不快な振動を大幅に低減しています。

これらにより、燃焼から生まれる心地よい鼓動をライダーにクリアに伝え、Vツイン本来の飽きのこないエモーショナルなクルーズをもたらします。

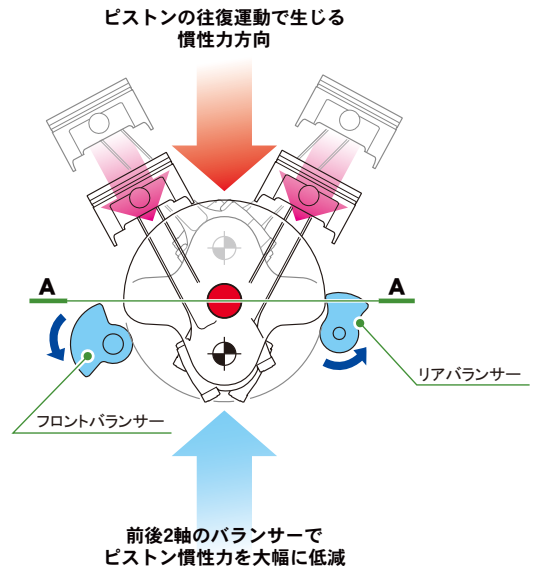
### ●エンジン断面形状



## ●偶力振動の図

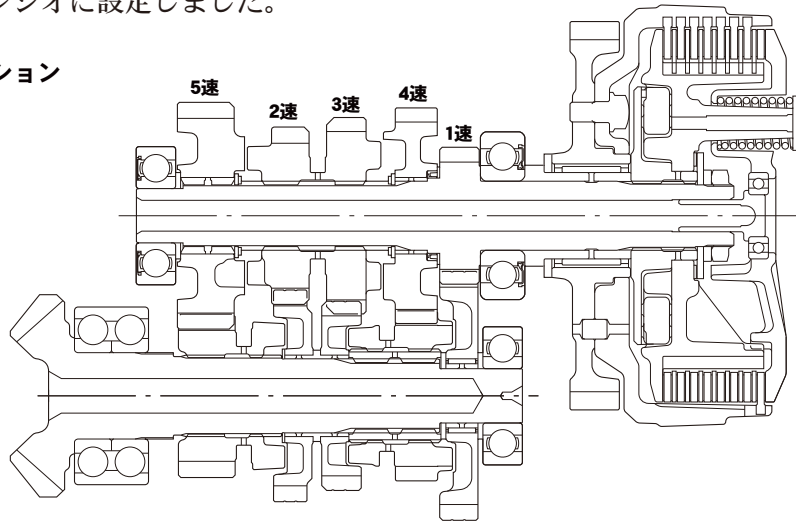


## ●慣性力の図

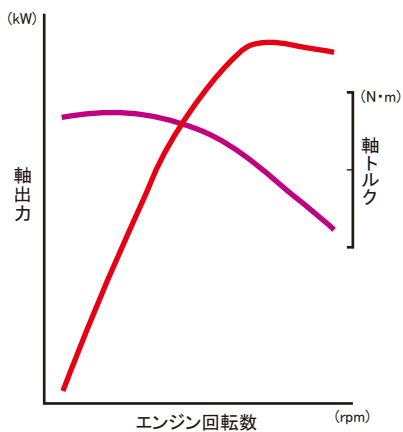


トランスミッションは5速。頻繁なギアチェンジをせずとも、トルク感あふれる加速からハイウェイでのクルーズまで、幅広い回転域で鼓動感を楽しめるよう、出力特性と併せパルスフィーリングを追求したワイドレシオに設定しました。

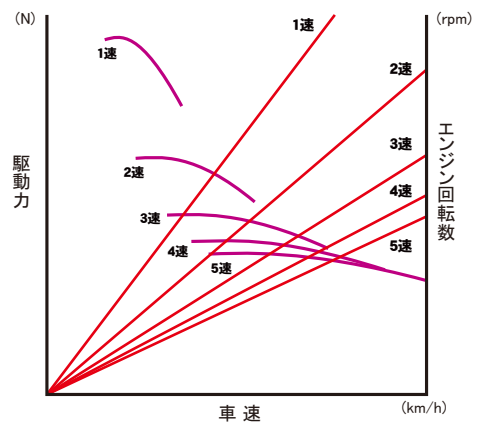
## ●5速トランスミッション



## ●出力特性イメージ



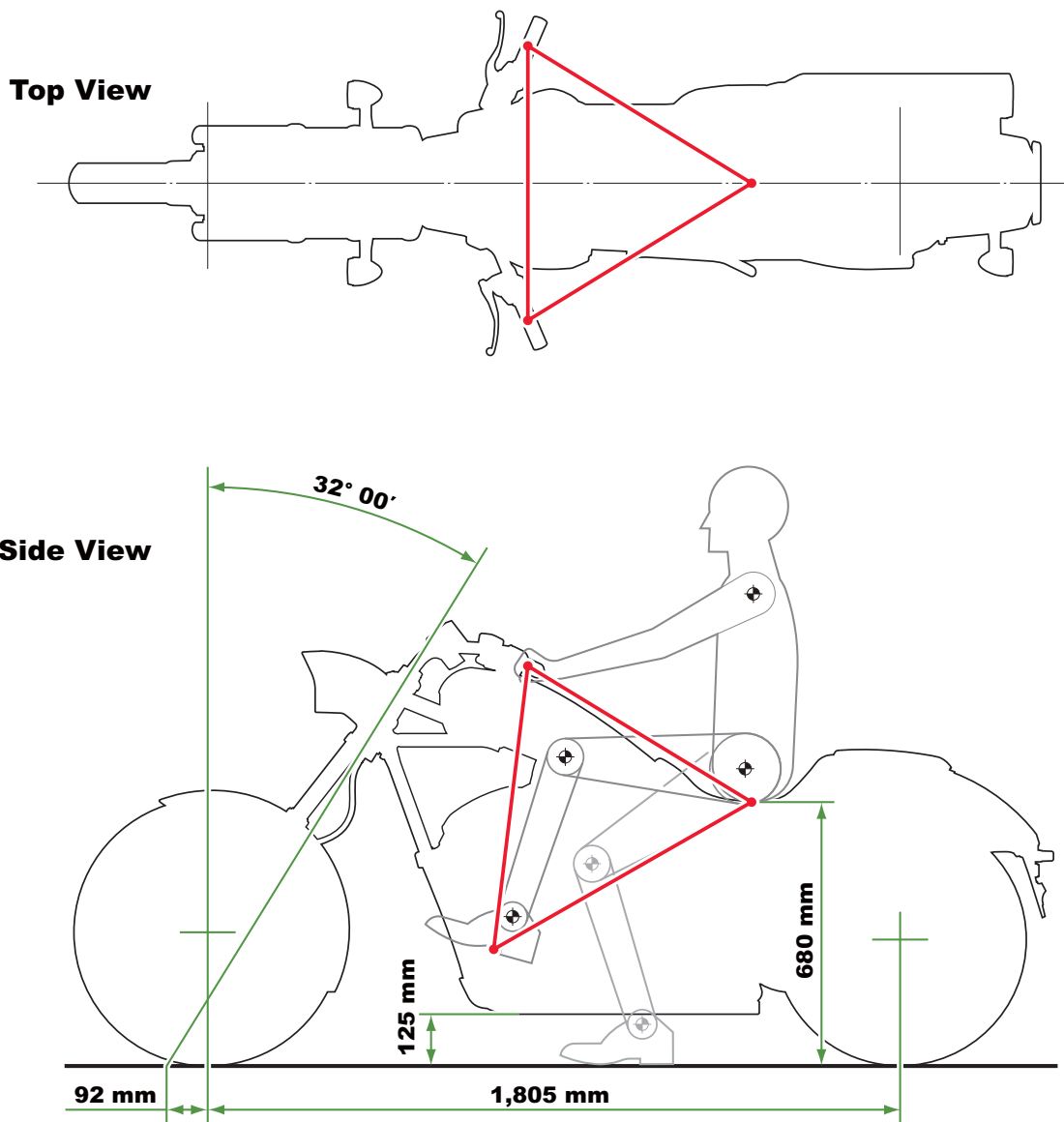
## ●駆動力／車速線図イメージ



**ライディングポジション**

走行距離を問わず、リラックスしたクルーズを可能とするため、ハンドルとステップ回りを手前側に引き寄せるなど国内専用設計としました。日本人の体格に合わせたポジションとすることで、外観からの予想とは全く異なった快適な取り回し性を確保しています。また、シートとの合わせ部で最も狭くなるタンク形状と、前側を絞り込んだシート形状により、車格からは想像出来ないほどの足着き性を実現しました。

●ライディングポジション／足着き性イメージ





## フレームボディ & シャーシー

フレームは目標性能の、「ハイネッククルーザーをクールに乗りこなす」を実現するために、あらゆるシチュエーションにおいて能動的に楽しめるハンドリング / フィールと、低速時に切れ込みのない素直な取り回し性を狙いとしました。

過渡的なたわみをコントロールする為に、丸断面高張力管を基本としたダブルクレードルフレームとし、シートレール廻りは強く、その他にはしなやかな剛性を与えています。

また、別体式ピボットブラケットを介してスイングアームをエンジン後端部に直接締結する事で、リアタイヤからの外乱入力を効果的に分散する構成としました。

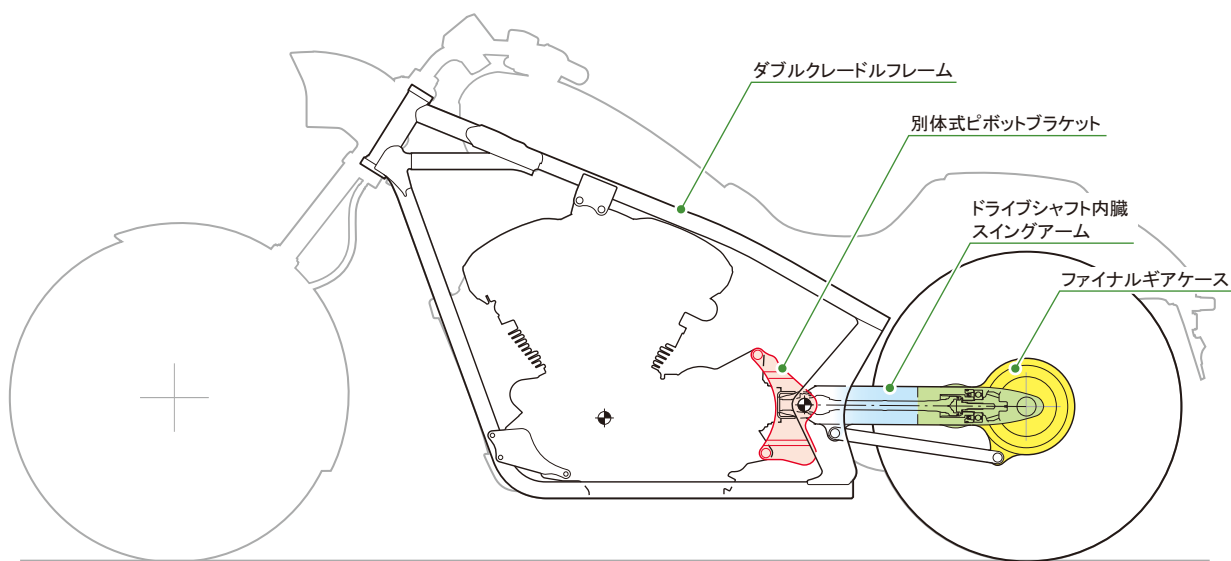
これらにより、縦 / 横 / ねじれ剛性を、それぞれ独立して効果的に得られる「筋肉を持つ骨格」を作り上げました。

更に、ドライブシャフトを内蔵するスイングアームは、剛性の最適化をはかるためにアルミニウム製とし、ファイナルギアケースが別体となる世界初\*の構造としました。

ライダーは、リアタイヤの粘りを感じ、体を預けられる過渡特性からくる安心感と共に、低周波の燃焼振動を伝えやすくしたフレームにより、V ツインの鼓動感にあふれたクルーズを楽しめます。

\*Honda 調べ

### ●フレームボディ & シャーシー



### ●アルミニウム製スイングアーム / 別体ファイナルギアケース



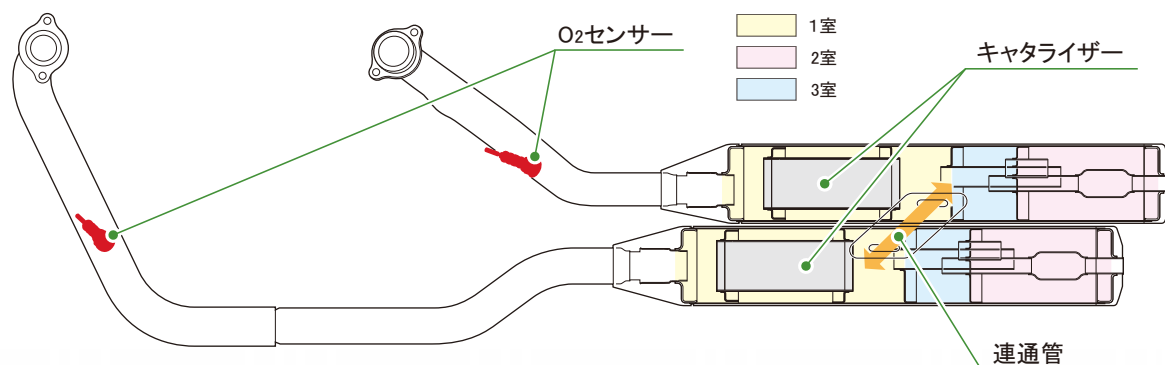
大排気量 V ツインエンジンならではの心地よいサウンドを最大限に引き出しながら環境騒音との調和をはかるため、マフラーは国内専用設計としました。

耳に心地よい音だけを取り出すため、マフラー内部を 3 室構造として、高周波を効果的に消音し、排気量にふさわしい、質感のあるサウンドにチューニングしました。

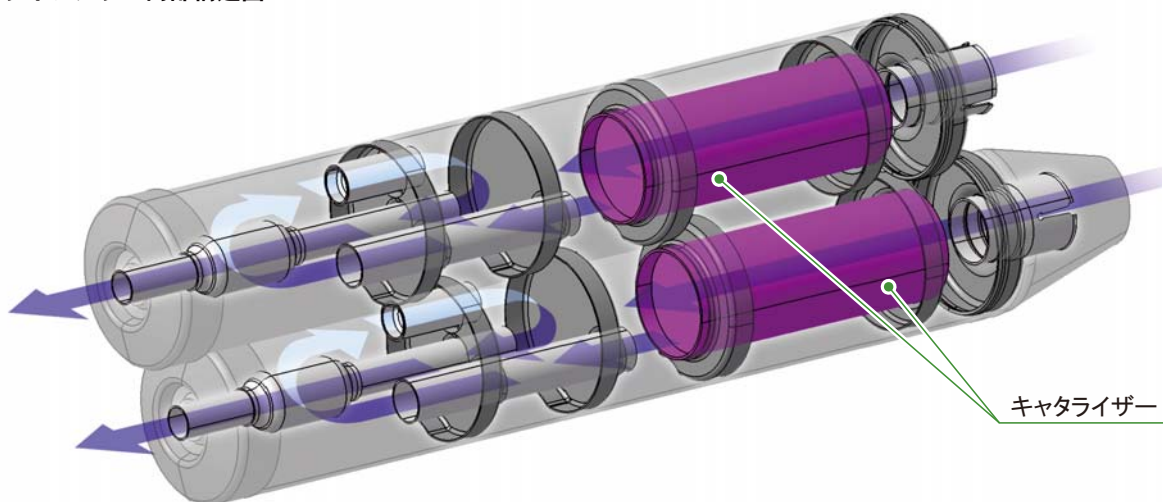
さらに、点火タイミングの検討にまでさかのぼり鼓動感と排気音の同期を図ることで、心地よいサウンドを実現しました。

フロント、リアそれぞれのエキゾーストパイプには O<sub>2</sub> センサーを、マフラー内部にはキャタライザーを装備しました。O<sub>2</sub> センサーが精密な燃焼コントロールの為の検知を行い、更にキャタライザーで CO、HC、Nox 等を効率よく低減することにより、国内エミッション 2 次規制に適合させています。

## ●エキパイ/サイレンサー構造図



## ●サイレンサー内部構造図



## 主要諸元



機種	VT1300CX	
車名・型式	ホンダ・EBL-SC61	
全長(m)	2.575	
全幅(m)	0.900	
全高(m)	1.150	
軸距(m)	1.805	
最低地上高(m)	0.125	
シート高(m)	0.680	
車両重量(kg)	307【313】	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率(km/ℓ)	27.0(60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)	3.7	
エンジン型式	SC61E	
エンジン種類	水冷4ストロークOHC3バルブV型2気筒	
総排気量(cc)	1,312	
内径×行程(mm)	89.5×104.3	
圧縮比	9.2	
最高出力(kW[PS]/rpm)	40[54]/4,250	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	103[10.5]/2,750	
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5段リターン	
変速比	1速	1.900
	2速	1.230
	3速	0.909
	4速	0.756
	5速	0.676
減速比(1次/2次)	1.757/0.944×2.818	
キャスト角(度)	32° 00′	
トレール量(mm)	92	
タイヤ	前	90/90-21M/C 54H
	後	200/50R18M/C 76H
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
フレーム形式	ダブルクレードル	

■製造事業者/本田技研工業株式会社