

TRANSALP

XL750 TRANSALP

製品説明書



初代モデルXL600Vトランザルプは、パリ・ダカールラリーへの参戦から得られた、長時間にわたり過酷な環境を走破するためのノウハウを取り入れて、当時Hondaの代表的なデュアルパーパスモデルであったXLシリーズを進化させた新コンセプトモデルとして国内では1987年に登場しました。

その後、Hondaは1989年までのパリ・ダカールラリー参戦で4連覇の成果を挙げる一方、トランザルプはオン/オフロード性能に加え、高速道路などでの快適性も併せ持つ“アドベンチャーツアラー”として欧州で高い評価を受け、2008年のXL700Vまで進化を続ける中で幅広い用途に応えてきました。

XL700Vトランザルプが生産を終了した後も、“アドベンチャーカテゴリー”の人気の世界的に高まっていく中で、その復活を要望する声は根強く、この度Hondaは再びXLの名とともに、その期待を超える進化を目指して新しいトランザルプを開発しました。

XL750 TRANSALPの開発は、熊本の開発部門が中心となり、熊本製作所で生産されて世界30ヵ国以上で発売予定のグローバルモデルです。



‘87 XL600Vトランザルプ（国内名トランザルプ600V）、‘92 トランザルプ400V
従来のオン/オフモデルに、長距離ツアラーとしての快適性を加えた新コンセプトモデルとして提案。Honda独自の価値を持つモデルとして欧州、日本を中心に高い評価を得る。（写真はトランザルプ600V）



‘94 XL600Vトランザルプ（欧州）、トランザルプ400V
防風性能をはじめとした快適性、使い勝手などを中心に性能向上。
（写真はトランザルプ400V）



‘00 XL650Vトランザルプ（欧州）
マス集中を図った車体と600ccからの排気量アップで運動性能と動力性能を向上。併せて電装関連の進化を図り、さらに豊富なアクセサリーによりライダー個々の用途に合わせた仕様を可能とした。



‘08 XL700Vトランザルプ（欧州）
アグレッシブな外観に前輪の21インチから19インチへの変更でより軽快なハンドリングを実現。排気量アップと併せてさらにスポーティーな運動性能を発揮。

開発チームは、選択肢が広がった現在のアドベンチャーカテゴリーの中においても、トランザルプは他モデルには無い価値を持っていると考えています。その価値とは、主に欧州の広範でタフな走行環境からの要求によって磨かれてきた“多用途性”を、一台の車両として高いバランスで兼ね備えている点だと捉えています。

私達はトランザルプに求められている要求そのものを、開発のねらいとしました。

XL750 TRANSALPの開発のねらいは

日常から世界一周までを叶える、新世代ジャストサイズオールラウンダー Adventure Touring

この「開発のねらい」を具現化するために、以下の内容が高い次元で具現化されていることが必要と考えました。

- ・市街地での扱いやすさとワインディングでのファンライド
- ・高速道路や二人乗りでの快適性
- ・オフロードでの走破性

開発チームは、それぞれのシーンにおける走りの楽しさを、世界中のライダーに味わっていただくことを目指しました。

●750FUN新アーキテクチャー

グローバルモデルのXL750 TRANSALPは、高性能なハードや充実の装備を適正な価格で提供することが重要であると考え、今回“750FUN新アーキテクチャー”という手法によってライダーのメリットを追求しました。

これは、従来一般的であった既存完成車の構成や部品の共通化とは異なり、構想段階から適用モデルを定め、それらを0から同時開発することによって各機種コンセプトの達成はもとより、各々の性能の最大化と充実装備を実現する手法として、このXL750 TRANSALPとCB750 HORNET(日本未発表)で採用されました。

“ストリートファイター”であるCB750 HORNETと“アドベンチャー”のXL750 TRANSALP。それぞれに求められる異なる提供価値を満たすことを前提に、開発チームはこの新アーキテクチャーが備えるべき基本特性を定めました。

750FUN新アーキテクチャーの基本特性は、

- ・車体(運動性能): 安心感/信頼感
- ・パワーユニット(動力性能): フレキシビリティ

そして、これらの具現化にあたっては、多用途性を実現しながら取り回し性にも優れたモデルを目指し、各部を軽量/コンパクトにまとめることに注力しました。

Hondaは、常に“乗り手を選ばず、乗り手に選ばれるスポーツバイク”を志向しています。そして今回、この750FUN新アーキテクチャーにより車体共有の概念をさらに一歩進めました。

Hondaの持つ最新の先進技術を惜しみなく注ぎこんだXL750 TRANSALPを、幅広いシーンで存分にお楽しみください。



※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。

XL750 TRANSALPの車体は、最新モデルとして進化を図った「基本特性」を750FUN新アーキテクチャーとして作り込んでいくとともに、専用仕様をそれぞれの車体に反映させることでトランザルプ固有の魅力の最大化を図りました。

車体のねらいは

- ・ **750FUN新アーキテクチャー：安心感/信頼感**
- ・ **XL750 TRANSALP固有の魅力：走破性と快適性の向上**
それらを、軽量/コンパクトにまとめること

私達は、オフロードを視野に入れたモデルの中でも、“競い合う”性格を持ったモデルではなく、歴代のトランザルプにXLの名が一貫して与えられてきた歴史を重要視し、幅広い使用用途で楽しめる車体を目指しました。



※海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。

●フレーム

XL750 TRANSALPのフレームは、軽量化を考慮したダイヤモンド式とし、しなやかな特性を活かすためにスチール製を採用しています。

様々な経験や嗜好を持つライダーが要求する軽さをベースに、ライダーの意思の反映と、路面からの入力 of 双方を受け止める許容範囲の広さによって、幅広いシーンで軽快に操れる特性につなげました。

フレーム構築には以下の手法を採用しました。

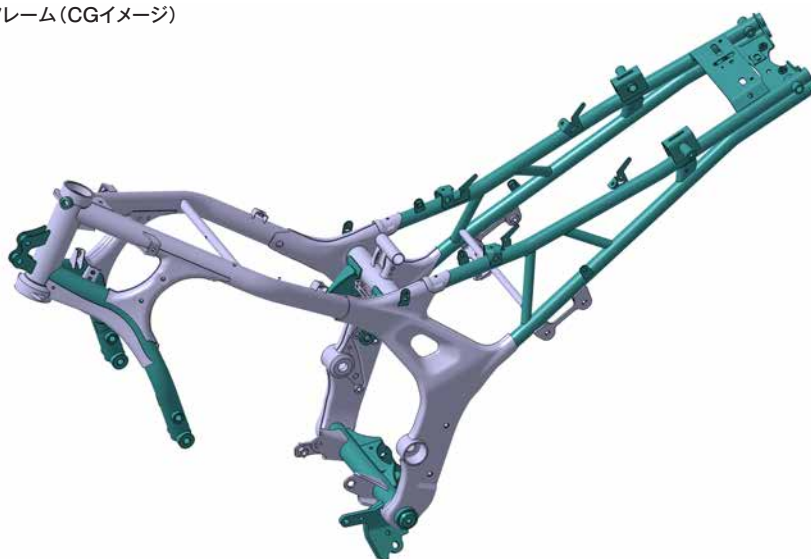
- ・大径のメインパイプ、ダウンパイプを薄肉化することで必要な剛性を最軽量で確保。
- ・スティフナーやピボット部には、薄板プレスによるモナカ（閉断面）構造を採用。それらを効果的にしならせることで荷重を柔軟に受け止め、高い重量効率を獲得。
- ・薄板のプレス鋼板部を、各パイプに対してスムーズな形状でつなぐことで応力分散を最適化。
- ・二人乗りを含む居住性の高さや荷物積載を考慮してシートレールを専用化。ロアパイプにかかる荷重をピボットプレート部で受け止める構造とし、溶接によってメインフレームと一体化。フレーム全体の剛性バランスをより引き出せるように後端左右をつなぐクロスメンバーの板厚、形状を最適化。
- ・リアショックのアッパーマウント部は、荷重入力を効率的に受け止める位置に設定。

また、トランザルプの車体特性には、以下のフレーム剛性のマネジメントが大きく寄与しています。

- ・オフロードでの急激な入力や、加減速時のGに対する安心感を生み出すしっかりした縦剛性。
- ・高速巡行時や、タンデム/荷物積載時の安定感を生み出す高いねじれ剛性。
- ・ライダー/路面双方からの入力をしなやかに吸収し、車体挙動が掴みやすい横剛性。

これらにより、剛性と柔軟性を兼ね備えたフレームによる安心感、優れた減衰力特性など、幅広いシーンにおけるファンライドのベースとなる信頼感を備えた、快適なライディングを支えるフレームを実現しました。

■フレーム（CGイメージ）



750FUN新アーキテクチャー共通部

●車体パッケージング

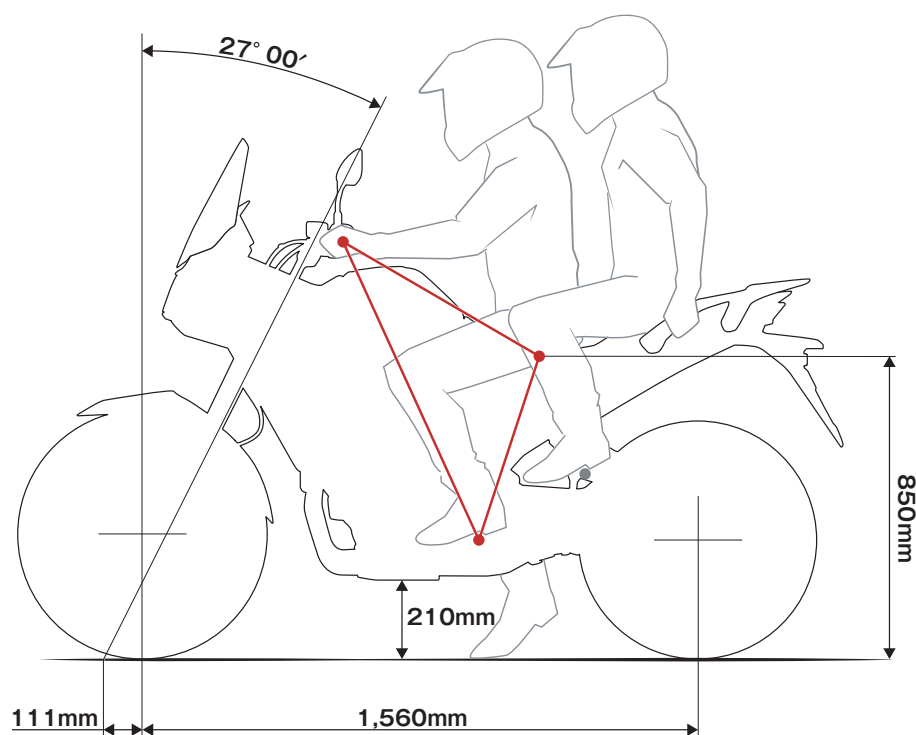
XL750 TRANSALPでは専用の足まわりを採用するとともに、日常からロングライド、さらにオフロード走行を考慮した、ファンライドを満喫できるディメンションを与えることで、固有の魅力を持たせた車体パッケージングとしています。

その主な特徴は以下となります。

- ・アップライトなライディングポジションとすることで、市街地などでの前方の見通しやすさ、長距離走行時の疲労軽減、スタンディングなどを含むオフロードでの車体コントロール性を確保。
- ・最低地上高を210mmに設定。フロント21インチ、リア18インチタイヤの採用と併せ、優れた走破性を実現。またタイヤの大径化により、ツーリングやオフロードに適した素直で穏やかな特性を獲得。
- ・低中速での安心感と、ワインディングなどでの軽快感を高い次元でバランスさせるためホイールベース1,560mm、キャスター角27°、トレール量111mmに設定。
- ・ワインディングなどでのファンライドを考慮したバンク角40.5°を確保。

これらの諸元に加え、ハンドル切れ角左右各42°を確保し、最小回転半径を2.6mとしました。208kgの車両重量と併せて幅広い路面状況で安心感のある車体取り回し性を実現しています。

■ディメンション、ライディングポジション



●足まわり

ロングツーリングのルートでオフロードと遭遇しても躊躇することなく快適に走破することが可能な仕様としました。

・フロントサスペンション

フロントフォークは倒立式 $\phi 43\text{mm}$ 、ストローク 200mm のSHOWA(日立Astemo株式会社) 製SFF (Separate Function Front Fork) - CA™(カートリッジタイプ)※1を採用。トップブリッジ上部に装備されたスプリングイニシャルアジャスターと併せて、幅広い路面状況を想定しながら高い剛性とバネ下重量軽減を両立。また、強度と剛性、重量を最適化したアルミ鋳造トップブリッジ、アルミ鍛造ボトムブリッジを専用設計することでライダーの意思に対し素直なハンドリングへの寄与とともに、オフロードでの高い減衰力特性を最大限に引き出しています。

※1「SFF-CA」は日立Astemo株式会社の登録商標です。

・リアサスペンション

リアサスペンションにはプロリンク式を採用。オフロード走行を考慮した 190mm のリアアクスルトラベルを確保しています。リンク部を強靱なアルミ鍛造製とし、スイングアームは、アルミ押出材をスウェーピング※2加工したCRF1100Lアフリカツインと共通の左右アームに、それをつなぐクロスメンバーからピボット部にかけては一体構造の専用ダイキャスト製を採用することで、軽量化と高い剛性を両立。走行中の様々な入力による変形を抑え、軽快な走行フィールに大きく寄与しています。

リアの分離加圧式モノショックダンパーには、7段のスプリングイニシャルアジャスターを装備しました。これらによりオンロードでの快適で軽快な乗り心地に加え、オフロードでの粘り強い路面追従性を獲得しています。

※2 パイプ材などを連続で叩いて絞る鍛造加工のひとつ。テーパ状の成形が可能で加工硬化による部品の強度アップや美しい外観仕上げが特徴の加工方法。

・ブレーキ

フロントに新形状の $\phi 310\text{mm}$ ダブルディスクにピンスライド式異径2ポッドキャリパーを組み合わせて採用することで軽量化を図りながら、余裕のある制動力とリニアなコントロール性を両立させました。

リアには、 $\phi 256\text{mm}$ のシングルディスクと1ポッドキャリパーを採用し、扱いやすさと必要十分な制動力をバランスさせた制動フィールを実現しました。

・ホイール

ホイールには、フロント21インチ、リア18インチを採用。軽量のアルミリムに路面からのストレスを効果的に減衰するスポークを組み合わせ、オフロードでのしなやかな乗り心地に寄与しています。

■足まわり部品配置図(CGイメージ)



■21インチフロントホイールまわり



※写真は海外仕様車です。
また、海外で撮影したものです。

XL750 TRANSALPのパワーユニットは、最新モデルとして進化を図った「基本特性」を750FUN新アーキテクチャーとして搭載するとともに、オフロードも視野に入れたセッティングを付加しています。

パワーユニットのねらいは

- ・ **750FUN新アーキテクチャー：フレキシビリティー**
- ・ **XL750 TRANSALP固有の魅力：より幅広いシーンを想定した楽しさ**
それらを、軽量/コンパクトにまとめること

市街地での扱いやすさからワインディングでのファンライドまでを実現できる諸元に、さらにオフロードを加えた幅広いシーンを想定し開発されたのがXL750 TRANSALPのパワーユニットです。

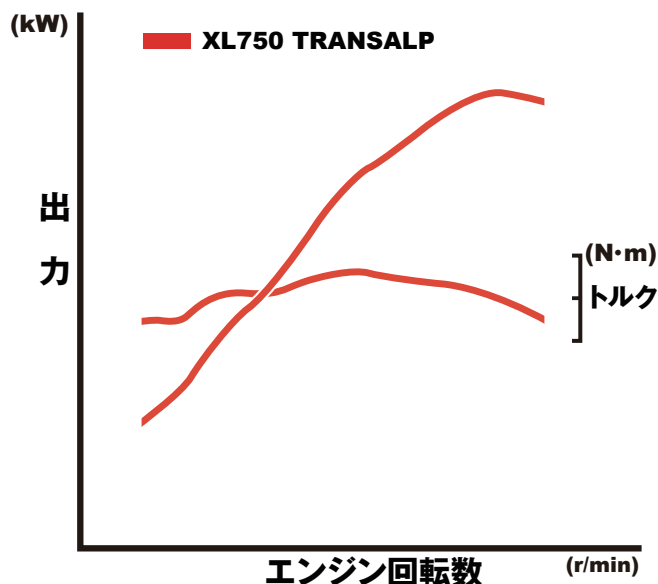
●新設計エンジン 水冷4ストロークOHC(ユニカム)4バルブ直列2気筒754cm³

基本諸元を754cm³直列2気筒に設定し、ボア×ストローク比0.73のショートストロークとすることで十分な低中速トルクを確保した上で、高回転時のパワーまで、幅広いシーンそれぞれに対しフレキシブルに 대응するエンジンを新設計しました。動弁系にHonda独自のユニカムバルブトレインを採用し、コンパクトな構成で高回転化を実現するとともに、ダウンドラフト吸気の採用で吸気効率向上を図り、全域で力強いトルク特性としています。

併せて270° 位相クランクの採用により2次振動をキャンセルするとともに、心地よいパルスを感じながらの走行が楽しめる仕様としました。

エンジン開発では軽量コンパクト化と併せ、燃焼効率向上などの最新技術を採用。さらに専用のライディングモードの設定により、走行環境やライダーの好みに応じた駆動力とレスポンスを提供します。

■出力特性イメージ



■エンジン外観



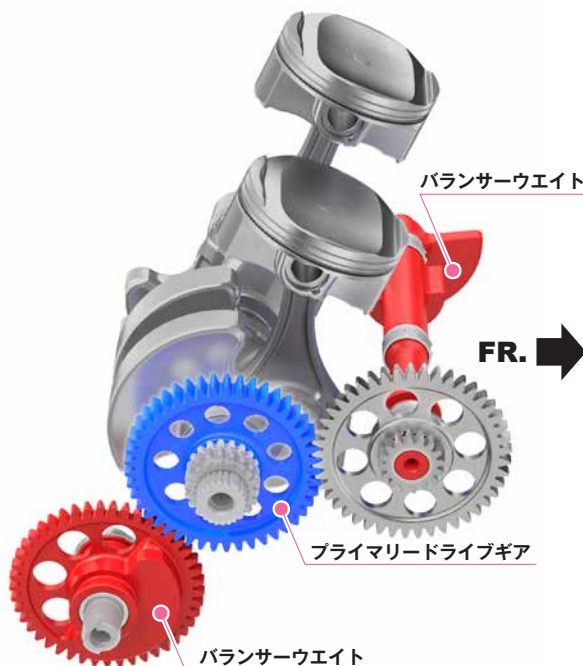
●軽量コンパクト化

XL750 TRANSALPのエンジンは、以下の手法により軽量コンパクトに作り上げました。

・ balancer 構成

プライマリードライブギアによってシリンダー前後に配置された2つの balancer 軸を駆動させる構成とすることでコンパクト化を図りました。フロント側を左、リア側を右に振り分けた balancer ウェイトの位置と位相により、最小限の重量で1次振動と偶力の双方をキャンセルする構造とし、270° 位相クランクによる2次振動キャンセルと併せて、不快な振動を抑制しています。

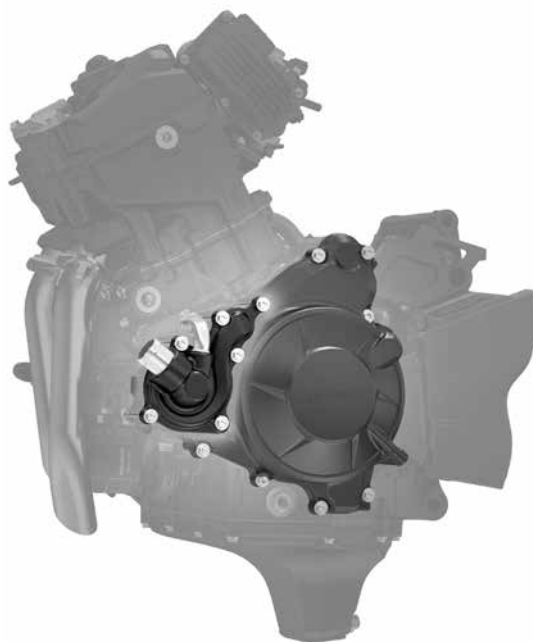
■ balancer 構成図 (CGイメージ)



・ユニカムバルブトレイン

CRF450RやCRF1100Lアフリカツインなどに搭載しているユニカムバルブトレインを採用。一本のカムシャフトで吸排気バルブを駆動するOHCでありながら吸気バルブを直押し式とする独自の構造で高回転化とシリンダーヘッドまわりの軽量コンパクト化を図っています。またこの構造によりバルブ挟み角をインレット側9.5°、エキゾースト側12°と狭角化し、燃焼室のコンパクト化を図るとともに、燃焼効率向上を図ることで、高回転域にかけて力強い出力特性とスムーズな吹け上がりに大きく寄与しています。

■ウォーターポンプ配置図 (CGイメージ)



・ウォーターポンプ構造

ACGカバーが、ウォーターポンプの役割を兼ねる設計とすることで、締め付けボルトの削減と併せて軽量コンパクト化を実現しました。

●シリンダー内壁Ni-SiC(ニッケル-炭化ケイ素)メッキ

アルミシリンダー内壁に、CBR1000RR-RやCRF450R/250R、F1 (RA621H) などと同じ、熊本製作所製のNi-SiC(ニッケル-炭化ケイ素)メッキを採用。高い耐摩耗性と低い摩擦係数により、高回転化やピストンスカート短縮によるピストンの小型化、さらにその往復部重量に合わせたクランクウェブの軽量化を実現しました。

●燃焼効率向上

・渦ダクト

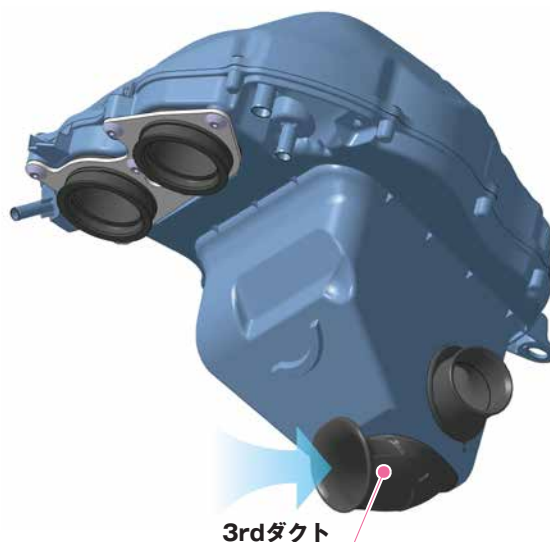
左右のシュラウド内に設置された螺旋形状の導風路(渦ダクト)によって吸気を旋回させることで、コンパクトなスペースで吸気経路を長く取ることを可能とし、力強いトルク特性を実現しています。この渦ダクトの採用により、エアクリーナーボックスのコンパクト化を実現。後述の技術手段と併せて、低回転域から高回転域まで、各回転域からの力強い加速による走りの軽快感に大きく寄与しています。

また、コーナー出口などスロットルを大きく開けるシーンでは、さらに必要な空気を瞬時に送り込めるよう、エアクリーナーボックスの底面に3つめのダクトを設けて、良好なスロットルレスポンスにつなげています。

■渦ダクト吸気イメージ(CGイメージ)



■3rdダクト吸気イメージ(CGイメージ)



・ダウンドラフト式吸気レイアウト

エアクリーナーから燃焼室への吸気にはダウンドラフト式吸気レイアウトを採用し、吸気抵抗の低減を図りました。

・高燃圧、微粒化インジェクター

CBR1000RR-Rと同じ高燃圧(450kPa) 燃料ポンプと微粒化インジェクターを採用。上記吸気系デバイスと組み合わせることで、効率よく燃焼しやすい混合気を形成します。

これら燃焼効率を高めることで、ライダーのスロットル操作に対して忠実な駆動力が、常に得られる特性としています。

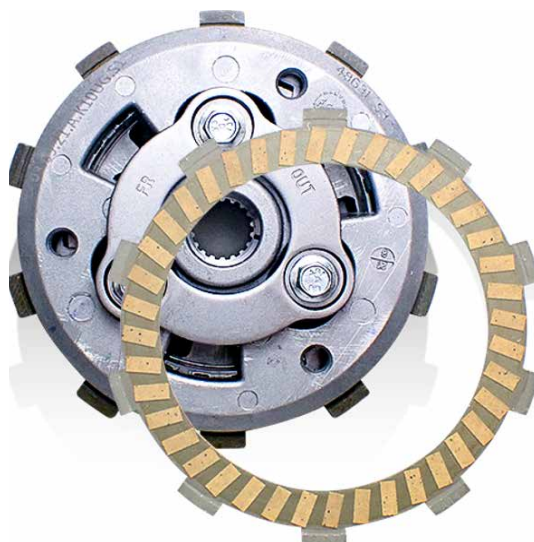
●クラッチ

クラッチ操作の負担を軽減するアシスト機能と、シフトダウン時の急激なエンジンプレーキによるショックを緩和するスリッパ機能を備えたアシスト&スリッパ™※クラッチを搭載しています。

また、クラッチディスクにはFLS™※ (F.C.C. LEANING SEGMENT)を採用し、クラッチ引き摺りトルクを軽減したことで、クラッチの切れ性能が向上し、より軽快なチェンジフィーリングを実現。クラッチディスクへの給油量増加が可能となり、クラッチの高い耐久性と性能をバランスさせました。

※「アシスト&スリッパ™」「FLS™」は株式会社エフ・シー・シーの登録商標です。

■FLS™ (F.C.C. LEANING SEGMENT)

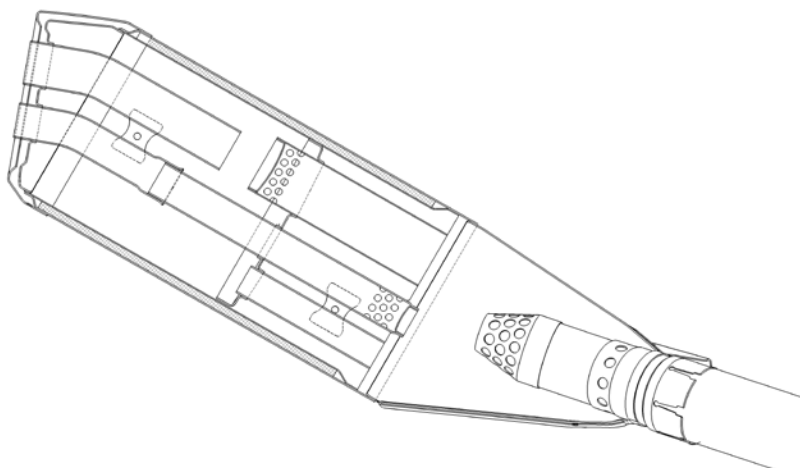


●排気系

マフラーは2室構造とし、2つの排気口に至るインナーパイプそれぞれの排気経路と長さ、口径を調整することで、低音の深みと高音の高揚感を絶妙に融合したパルス感あふれるサウンドを作り上げました。

マフラー入口部のパイプ形状と穴数の調整により内部での排気拡散を高効率化させることで、限られたマフラー容量を最大限に活用し、軽量コンパクト化と高出力化を両立させました。

■マフラー断面図



XL750 TRANSALPならではの魅力を提供するため、以下を専用設計とし、より多彩なシーンでのファンライドを提供します。

●吸気経路延長

左右のシュラウド内側の形状を工夫することで渦ダクトに至る吸気の経路をより長くとり、それに伴ってFIセッティングを専用とすることでさらに豊かな低中回転域のトルクフィールにつなげています。

■吸気経路延長 比較イメージ (CGイメージ)

XL750 TRANSALP



CB750 HORNET



●ライディングモード

ライダーのスロットル操作を電気信号に変換し、スロットルバルブ開閉を制御するスロットルパイワイヤ (TBW) の採用と併せてライディングモードを搭載。

XL750 TRANSALPではオフロードを含むより幅広いシーンを想定し、以下のパラメーターを設定しました。

- ・パワー (P) : 4段階
- ・エンジnbrake (EB) : 3段階
- ・HSTC (Honda セレクタブルトルクコントロール) (T) : 5段階+OFF
- ・ABS : 2段階+OFF

■左側ハンドルスイッチ



※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。

●選択式ABSモード

ABS特性は、オンロードに適したオンロードモードと、オフロード走行を想定してABS制御介入度を低く設定したオフロードモードの2種を設定し、走行シーンに合った制動性能を提供します。

さらに、オフロード走行などでライダーが前後ブレーキの使い分けを必要と判断した場面ではリア側のABSをOFFに設定することが可能です (ライディングモード: USERかつABSオフロードモード時)。ABSオフロードモードで停車時に、ハンドル左側のスイッチ操作でリア側のABSをOFFにすることにより、リアブレーキはライダーの操作だけでコントロールすることが可能となります。その際インジケーターによりリアのABSがOFF状態であることを表示します。

ONへの復帰は、ハンドル左側のスイッチ操作でリア側のABSをONにする、または、ライディングモードを切り替える、もしくはイグニッションスイッチOFFからONへの、いずれかを行うことで、前後ABSがONの状態に戻ります。

前ページに記載の各パラメーターの制御レベルを組み合わせたライディングモードは、以下の内容で構成されます。

・SPORTモード

パワーやレスポンス性を重視した、ワインディングなどでのファンライドを想定したモード。
加えて荷物積載時などにも有用な力強い加速を提供します。

・STANDARDモード

市街地から郊外まで、幅広い走行シーンを想定したモード。

・RAINモード

雨天など滑りやすい路面でも安心感のある走りを提供するモード。

・GRAVELモード

フラットダートなどの悪路を安心して走ることができる特性のモード。

・USERモード

ライディングモードを構成する、パワー/エンジnbrake/HSTC/ABSの各パラメーターを好みのレベルに設定することができるモード。

■ライディングモード一覧

モード	概要	Power(P)	Engine Brake(EB)	HSTC(T)	ABS
SPORT	ワインディングなどでのファンライドを想定したモード 荷物積載時などにも有用な力強い加速特性を提供	4	1	1	2
STANDARD	市街地から郊外まで、幅広い走行シーンに適したモード	3	2	3	2
RAIN	雨天など滑りやすい路面でも安心のモード	1	2	5	2
GRAVEL	フラットダートなどの悪路を安心して走れる特性のモード	2	3	4	1
USER	P、EB、T、ABS各パラメーターのレベルを個々に設定可能	4段階から任意選択	3段階から任意選択	5段階+OFFから任意選択	2段階から任意選択 オフロードモード時は リアキャンセル可

XL750 TRANSALPのパワーユニットは、これらの仕様を採用することで最大限に性能を高め、市街地から高速道路、山岳地のワインディングに加えて、さらにオフロードなどでライダーの期待に沿った走りを可能としています。

XL750 TRANSALPの多岐にわたるライディングシーンに対し、スタイリングでは、それらのシーンに求められる数多くの機能性の調和を図り、一つの形にしました。

スタイリングのねらいは

Friendly Toughness

XL750 TRANSALPは、初代モデルが実現した多用途を満たす機能的でシンプルなデザインを継承し、最近時のアドベンチャーモデルのアグレッシブなデザイントレンドとは一線を画したスタイリングを採用。「乗り手との親和性：フレンドリー」と、「頼れる印象：タフネス」をキーに、都会の環境とも調和するモダンで一体感のあるシンプルなスタイルで、クリーンな面構成としながら力強い造形としました。

これにより日常使いからロングツーリングまで、飽きのこない親しみやすいスタイリングにまとめました。

■スタイリングスケッチ



●カラーリング

カラーリングは、初代XL600Vトランザルプの象徴的なトリコロールを現代的にアレンジし、主体色にロスホワイトを採用。遠目にもトランザルプならではの存在感をアピールします。

■ロスホワイト



●居住性、積載性

市街地走行時などで前方を見通しやすい背筋を伸ばした姿勢、高速道路をクルーズする際のリラックスした姿勢、腰を引き、走行時の慣性とバランスをとるワインディングでの姿勢、オフロードでのスタンディングなど、様々なシーンを想定した自由度の高い居住性を確保。また、スタンディングでの体重移動がしやすいように、ステップから膝まわりなど身体と接する部位をスムーズな面処理で仕上げました。

さらに、余裕のあるリアシート長に加えて、堅牢なアルミダイキャスト製の大型リアキャリアを標準装備し、快適な二人乗りやロングツーリングでの積載に対応しています。

●空力マネジメント

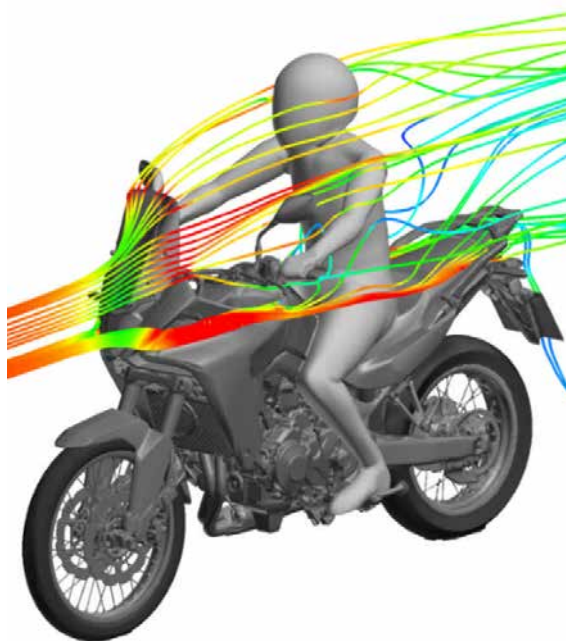
ウインドプロテクション性能は、ツアラーとして長距離走行時の疲労軽減に大きく寄与させています。コンパクトなウインドスクリーンとすることで前方視認性を確保しながら、フロントカウル形状と併せて走行時に発生する負圧のコントロールにより不快な風の巻き込みを抑えています。

また、ラジエーターを通過したカウル内部を通る熱とカウル外側の走行風の流れをコントロールすることで、走行時に排熱を拡散させ、ライダー足まわりの快適性を確保しています。

さらに、ミドルカウルのレイヤー構造やインナーパネル各部のダクトによる補助的な風の流れを積極的にコントロールすることで、カウル周囲の圧力バランスを整えるとともに、カウル表面を流れる風の流速を抑えて車体の運動に対する抵抗力を低減し、市街地やワインディングでの軽快なハンドリングを獲得しています。

これらにより快適性と軽快感を両立させ、ライダーの幅広い用途に対応させています。

■エアフローイメージ



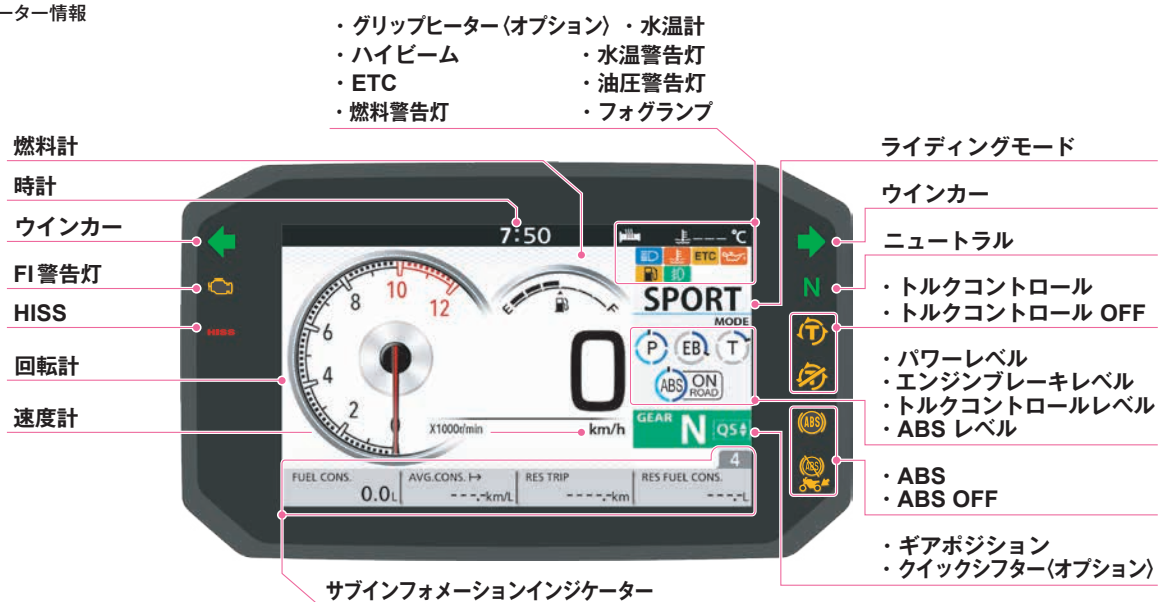
XL750 TRANSALPは豊富なデバイスを標準装備し、利便性や安心感を高めています。

●5.0インチTFTメーター

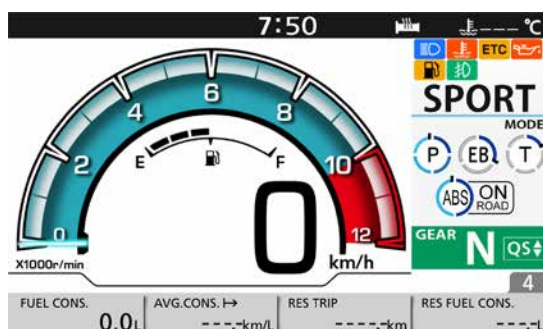
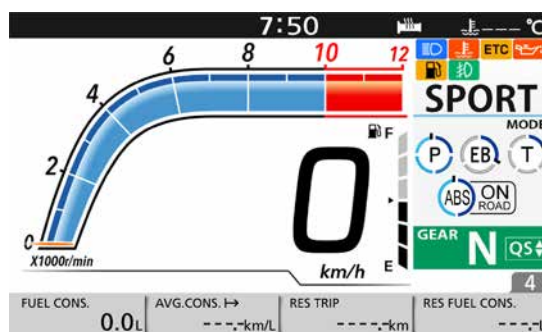
フルカラー液晶のマルチインフォメーションディスプレイを採用。豊富な情報を直感的に把握できるよう、機能/情報別に表示エリアを分けてレイアウトしました。また、周囲の明るさによって自動調光するバックライトの採用により、走行環境を問わず高い視認性を確保しています。

さらに、4種類の画面デザインとそれぞれ白/黒の背景を選択可能とし、ライダーの嗜好に応えます。

■メーター情報



■画面デザイン (各表示とも白/黒背景選択可能)



※メーターの表示は機能説明のため任意に表示したものです。

●オートキャンセルウインカー

車線変更や右左折完了後に自動的にウインカー作動を停止させるHonda独自のシステムです。前後ホイールの車輪速センサーが旋回時の前後輪軌跡の違いによる車輪速差を検知することで車線変更や右左折の完了をボディーコントロールユニットに伝え、ウインカーを自動的にキャンセルします。

●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。

ABSモジュレーターが走行中の急制動を判定すると、その情報を受け取ったウイ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。運転する際は不必要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。

●HSVCS (Honda スマートフォン・ボイスコントロール・システム)

ユーザー自身によって最適化されたスマートフォンの情報リソースをそのまま活用できる自社開発のHSVCSを搭載。

車両購入に際してスマートフォン(対応OS:Android™ Bluetooth®4.2以降)にHSVCS専用アプリケーションをダウンロード。車両とスマートフォンをBluetooth®で接続し、ライダーの音声に応答したヘッドセットからの音声ガイダンスに沿ってハンドル左手の4wayスイッチを操作することで、走行中ハンドルグリップから手を離すことなく、お手持ちのスマートフォンに搭載されている以下コンテンツの作動を可能としました。各情報はヘッドセットからの音声とメーター画面表示によりライダーに伝えられます。

・通話 ・ナビ ・音楽 ・メッセージ送受信

また、GPSナビゲーションなどの長時間使用を想定し、USB Type-Cソケットを装備しています。

このHSVCSによって、よりシームレスな情報のやり取りを可能とし、利便性を拡大しました。

※運転中のスマートフォン本体の操作はおやめください。※HSVCSのご利用には専用アプリのインストールが必要です。

※専用アプリはAndroid™専用のため、iOSは非対応となります。また、全てのAndroid™スマートフォンでの動作を保証するものではありません。(2023年3月現在)

※HSVCSのご利用には、市販のバイク対応Bluetooth®ヘッドセット(別売)との接続が必要です。

※アプリの利用、通信にともなう通信料金はお客様のご負担となります。

※Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

※Android™は、Google LLCの商標です。

■メーターディスプレイまわり ※メーターの写真は機能説明のため任意に点灯したものです。



※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。

主要諸元



XL750 TRANSALP 主要諸元		XL750 TRANSALP
車名・型式		ホンダ・8BL-RD16
全長(mm)		2,325
全幅(mm)		840
全高(mm)		1,450
軸距(mm)		1,560
最低地上高(mm)★		210
シート高(mm)★		850
車両重量(kg)		208
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)	34.5(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値★(クラス)*3	22.8(クラス 3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)		2.6
エンジン型式		RD16E
エンジン種類		水冷 4ストローク OHC(ユニカム) 4バルブ 直列2気筒
総排気量(cm ³)		754
内径×行程(mm)		87.0×63.5
圧縮比★		11.0
最高出力(kW[PS]/rpm)		67[91]/9,500
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		75[7.6]/7,250
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)		16
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
変速比	1速	3.000
	2速	2.187
	3速	1.650
	4速	1.320
	5速	1.096
	6速	0.939
減速比(1次★/2次)		1.777/2.812
キャスト角(度)★		27°00′
トレール量(mm)★		111
タイヤ	前	90/90-21M/C 54H
	後	150/70R18M/C 70H
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(倒立サス)
	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。WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<https://www.jama.or.jp/operation/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。 ※写真は撮影・印刷条件等により、実際の色と多少異なる場合があります。

※TRANSALP、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。