

### 直列4気筒エンジンを搭載したフルカウルロードスポーツモデル 「CBR400R FOUR E-Clutch」を発売

Honda は、水冷・4ストローク・DOHC・直列4気筒 399cm<sup>3</sup>エンジンを搭載した新型フルカウルロードスポーツモデル「CBR400R FOUR E-Clutch」を Honda Dream より **9月18日（金）** に発売します。

- 新設計の直列4気筒 399cm<sup>3</sup>エンジンを搭載
- スロットルバイワイヤシステム（TBW）と組み合わせた Honda E-Clutch を標準装備
- CB400 SUPER FOUR E-Clutch とプラットフォームを共用しながら、より走りそのものに集中するシーンでの充実感を追求したフルカウルモデル
- Honda RoadSync 機能を搭載した5インチフルカラーTFT液晶メーターを標準装備



CBR400R FOUR E-Clutch（ベータシルバーメタリック）

CBR400R FOUR E-Clutch は、「New Generation Sport “普段使いから得られる高揚感”」を開発コンセプトに、「走りそのものに集中するシーンで得られる、より一層の充実感」を目指したフルカウルロードスポーツモデルです。金属を削り出したようなソリッドな面表現を取り入れたスタイリングで、未来的な灯火器のデザインとあわせて最先端マシンの持つ高い性能を表現しています。

●販売計画台数（国内・年間） **2,500 台**

●メーカー希望小売価格（消費税10%込み） **1,199,000 円（消費税抜き本体価格 1,090,000 円）**

\* 価格（リサイクル費用を含む）には保険料・税金（消費税を除く）・登録などに伴う諸費用は含まれておりません

お客様からのお問い合わせは、「お客様相談センター（<https://www.honda.co.jp/customer/>）」へお願い致します。

## = 主な特徴 =

### ■パワーユニット

市街地からワインディング、高速巡航まで、オンロードスポーツに求められるさまざまなシーンで楽しめるエンジン特性を目指しました。TBW の採用に加え、エンジン各部の低フリクション化やバルブ挟み角の狭角化による高圧縮比化を図るなど、より広い回転域でのスムーズな出力特性としています。

吸気系は、スロットルボディに吸気を導くファンネルの長さや径を調整することで高揚感を感じる吸気音を演出するとともに、左右のヘッドライト下部に設けられたツインラムエアダクトにより、高速域におけるよりシャープなエンジン回転上昇フィーリングの実現に寄与しています。

排気系は、カウルの隙間から覗く美しい曲線を描く 4-2-1 で集合するエキゾーストパイプを採用しています。マフラー内部は、各室をつなぐ連通管の径や長さを最適化することで、直列 4 気筒ならではの伸びのある排気音を演出しています。

その他、Honda E-Clutch を構成するクラッチ作動用のアクチュエーターユニットを、エンジン左側後部に配置することで、エンジン幅を抑えています。

### ■車体

従来のフルカウルスポーツと異なるアプローチにより、金属を削り出したようなソリッドな面表現を取り入れ、未来的な灯火器のデザインとあわせて最先端マシンの持つ高い性能を表現しています。

フレームは、新設計の鋼管ダイヤモンド式を採用し、各部位の軽量化や、配置の最適化を図ることで、完成車のマスの集中化に寄与しています。

ライディングポジションは、よりスポーツライディングを重視した前傾姿勢とすることで、ワインディングなどでの走行時における車体との高い一体感に寄与しています。また、セパレート化されたシートは、荷重移動しやすい形状とすることで、より積極的な車体コントロールを重視した構成としています。

サスペンションは、フロントに倒立カートリッジタイプ、リアにプロリンク式サスペンションを採用しています。幅広い速度域において路面ショックを吸収し、快適性とスポーティーな走行性能を両立する減衰特性を追求しています。

### ■制御

Honda E-Clutch は、発進、変速、停止など、駆動力が変化するシーンで、ライダーのクラッチレバー操作を必要とせず、最適なクラッチコントロールを自動制御することで、違和感のないスムーズなライディングを実現する Honda 独自の電子制御技術です。CBR400R FOUR E-Clutch では、TBW との協調制御を行っており、シフトダウン時には、半クラッチ制御に合わせて TBW がエンジン回転数を制御することで、短時間で回転差を吸収し、変速ショック低減を図っています。TBW で制御される各ライディングモードの選択も可能になり、ライダーの技量や走行環境に合わせて、より柔軟かつ快適なクラッチ操作やスロットルワークの実現に寄与しています。また、急減速時や、路面の段差などによってリアタイヤが跳ねる場面では、前後輪の車輪速差からリアタイヤが跳ねている可能性を検出し、半クラッチ制御を介入させることで、安定感のある車体挙動に寄与しています。

## ■その他の装備

豊富な情報を見やすく表示する 5 インチフルカラーTFT 液晶メーターの採用と併せ、車両とスマートフォンを連携※1 することで、ハンドルのセレクトスイッチや別売りのヘッドセットでの音声入力が可能となり、音楽再生やナビゲーションなどアプリ操作が可能な「Honda RoadSync」を標準搭載しています。また、市街地からワインディングまで幅広いシチュエーションや路面状況に合わせて好みの出力特性を選択できるライディングモード※2 を備えています。

その他、メーター右下に、汎用性の高い USB ソケット Type-C を標準装備しています。

## ■カラーバリエーション

無機質で未来的な印象の「ベータシルバーメタリック」と、フルカウルのシルエットを強調しながら迫力ある印象を与える「マットバリスティックブラックメタリック」の 2 色を設定しています。また、それぞれのカラーリングで専用のグラフィックを採用しています。

※1 運転中のスマートフォン本体の操作はおやめください。Honda RoadSync のご利用には専用アプリのインストールが必要です。アプリごとにそれぞれご利用いただけるコンテンツが異なります。Honda RoadSync の機能に関する詳細および対応 OS バージョン、対応アプリについては、

Honda RoadSync 関連ホームページ ([https://global.honda/jp/tech/Honda\\_RoadSync/](https://global.honda/jp/tech/Honda_RoadSync/)) または

スマートフォンアプリご案内ページ (<https://global.honda/en/voice-control-system/ja-top.html>) をご覧ください。

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、渋滞など）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 パワー（P）、エンジンブレーキ（EB）、トルクコントロール（T）の制御レベルを組み合わせた、「STANDARD」「SPORT」「URBAN」に加え、任意の制御レベルを選択保存可能な「USER」の各モードを採用



CBR400R FOUR E-Clutch（マットバリスティックブラックメタリック）

## 主要諸元

|                            |                                      |                           |
|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| 通 称 名                      | CBR400R FOUR E-Clutch                |                           |
| 車 名 ・ 型 式                  | ホンダ・8BL-NC70                         |                           |
| 全 長 (mm)                   | 2,055                                |                           |
| 全 幅 (mm)                   | 760                                  |                           |
| 全 高 (mm)                   | 1,125                                |                           |
| 軸 距 (mm)                   | 1,405                                |                           |
| 最 低 地 上 高 (mm)★            | 135                                  |                           |
| シ ー ト 高 (mm)★              | 780                                  |                           |
| 車 両 重 量 (kg)               | 187                                  |                           |
| 乗 車 定 員 (人)                | 2                                    |                           |
| 燃料消費率※ <sup>3</sup> (km/L) | WMTC モード値★<br>(クラス)※ <sup>4</sup>    | 23.1 (クラス 3-2) < 1 名乗車時 > |
| 最 小 回 転 半 径 (m) ★          | 2.9                                  |                           |
| エンジン型式・種類                  | NC70E・水冷 4 ストローク DOHC<br>4バルブ直列 4 気筒 |                           |
| 総 排 気 量 (cm <sup>3</sup> ) | 399                                  |                           |
| 内 径 × 行 程 (mm)★            | 55.0×42.0                            |                           |
| 圧 縮 比 ★                    | 12.3                                 |                           |
| 最 高 出 力 (kW[PS]/rpm)       | 43[58]/11,500                        |                           |
| 最 大 ト ル ク (N・m[kgf・m]/rpm) | 38[3.9]/9,750                        |                           |
| 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)                | 14                                   |                           |
| 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                                  | 3.286                     |
|                            | 2 速                                  | 2.105                     |
|                            | 3 速                                  | 1.600                     |
|                            | 4 速                                  | 1.300                     |
|                            | 5 速                                  | 1.150                     |
|                            | 6 速                                  | 1.043                     |
| 減 速 比 (1 次★/2 次)           | 2.273 / 3.067                        |                           |
| キャスト角 (度) ★/トレール量 (mm) ★   | 25° 00' /98.4                        |                           |
| タ イ ヤ                      | 前                                    | 120/70ZR17M/C (58W)       |
|                            | 後                                    | 160/60ZR17M/C (69W)       |
| 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

※<sup>3</sup> 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、渋滞など) 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

※<sup>4</sup> 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