

CB 1000R

製品説明書



CB1000R (写真は欧州仕様車)

Hondaは新世代のCBシリーズをスタートさせます。

CBの歴史は1959年発売のベンリイスーパースポーツCB92に始まりました。10500rpmで最高出力を発生する高回転型エンジンをもち、レースでの使用も視野に入れ「スーパースポーツ」と名付けられたCB92は、当時としてはむしろ特異な成り立ちを持つマシンでした。

この考え方は後年CBRシリーズとして受け継がれるとともに、CB92に続くCB72、CB750FOUR、CB900F(CB750F)など歴代のモデルがその時代のスポーツバイクの基準を塗り替えることによって、CBシリーズはHondaを象徴するブランドの一つとして揺るぎないものとなりました。

そして新世代CBシリーズは「スポーツバイクの根源的な楽しさ」そのものを深めることで今までのスポーツバイクの基準をさらに塗り替えようとしています。

現在のスポーツバイクは、それぞれの用途に沿って特化された性能を持ち、時にそのエッジの鋭さが進化の尺度として評価されています。しかし、新世代CBシリーズの開発者達は、「根源的な楽しさ」のゴールを「高性能」だけに終わらせるのではなく、ライダーが高性能なスポーツバイクのみから感じとる「上質な手応え」と定めて、これを各モデルで等しく追求しました。この追求は公道上の幅広いシチュエーションでの操りやすさを最大化することでスポーツバイクの普遍的な価値を高めることへの挑戦であり、Honda自らが築いて来た「世界一速く走るマシンは世界一操りやすいマシンである」という価値観を拡張すること、新世代CBシリーズがさらに一歩踏み出したことを意味します。

新世代CBシリーズは、走り出した瞬間から「さあ、今を楽しもう」とその本領を発揮します。多くのライダーが経験している、初めてバイクに乗った時の、自分自身が秘めていたエモーションとの強烈なシンクロ。この楽しさを常に味わえるよう、Hondaのスポーツバイク作りで培われてきた知見を注ぎ込んだ最新ロジックで車体パッケージングを構築しました。

Hondaはこの新世代CBシリーズを、順次グローバル展開していきます。



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

2008年に登場した初代CB1000R*は、市街地の走行でも味わえるアグレッシブな走りスタイルが、欧州を中心とするお客様の支持をいただけてきました。そのフルモデルチェンジに際しては、完成車を構成する諸要素を、改めて検証することから各諸元の再構築を図り「スポーツバイクの根源的な楽しさ」を追求しました。

開発のねらいは

魅せる、昂る、大人のための EMOTIONAL SPORTS ROADSTER

その実現のため、以下を主な柱として開発を進めてきました。

- ・スポーツバイクとしての上質な走りの手応えを生み出す車体パッケージング
- ・幅広い走行シーンでさらにドラマチックな出力特性と制御技術の搭載による操りやすさ
- ・経験を積んだ大人の趣味にふさわしい高品位な機能部品で構成された外観

サーキットでの走行や競い合いをあえて望まず、しかしライディング時の最大の高揚感と最高の充実感を生み出す車体とパワーユニットを備え、これ以上削ることの出来ない機能部品のみで構成された新しい完成車シルエット。言わば「公道を最大限に楽しむ」スポーツバイクとしてあるべき姿を純粹に追い求めた結果がCB1000Rです。

これにより新しいCB1000Rは、グローバル展開を図る新世代CBシリーズの考え方を牽引するモデルとしました。

※ 国内未発表、欧州向けモデル



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

新しいCB1000Rは、市街地から郊外、ワインディングまで公道における幅広いシチュエーションを想定して車体を開発しました。

車体のねらいは

スポーツバイクとしての上質な走りの手応えを生み出す 車体パッケージング

●車体パッケージング

新しいCB1000Rは、車体のねらいを具現化するにあたり、徹底した完成車重量軽減を図りました。車体パッケージングの主な特徴は以下となります。

- ・新灯火器マウント構造、ボディ後端の短縮、マフラーなどの軽量化によるマス集中化
- ・上質な走りの手応えを提供する足回りとフレームの高次元マッチング
- ・公道上での幅広いシチュエーションと調和する自由度の高いライディングポジション

これらにより、市街地での車体切り返し時の操りやすさからワインディングなどで、より積極的なライディングにいざなう操縦フィールを獲得。さらに、乗車時のみならず降車時の取り回し性の良さにも配慮しました。



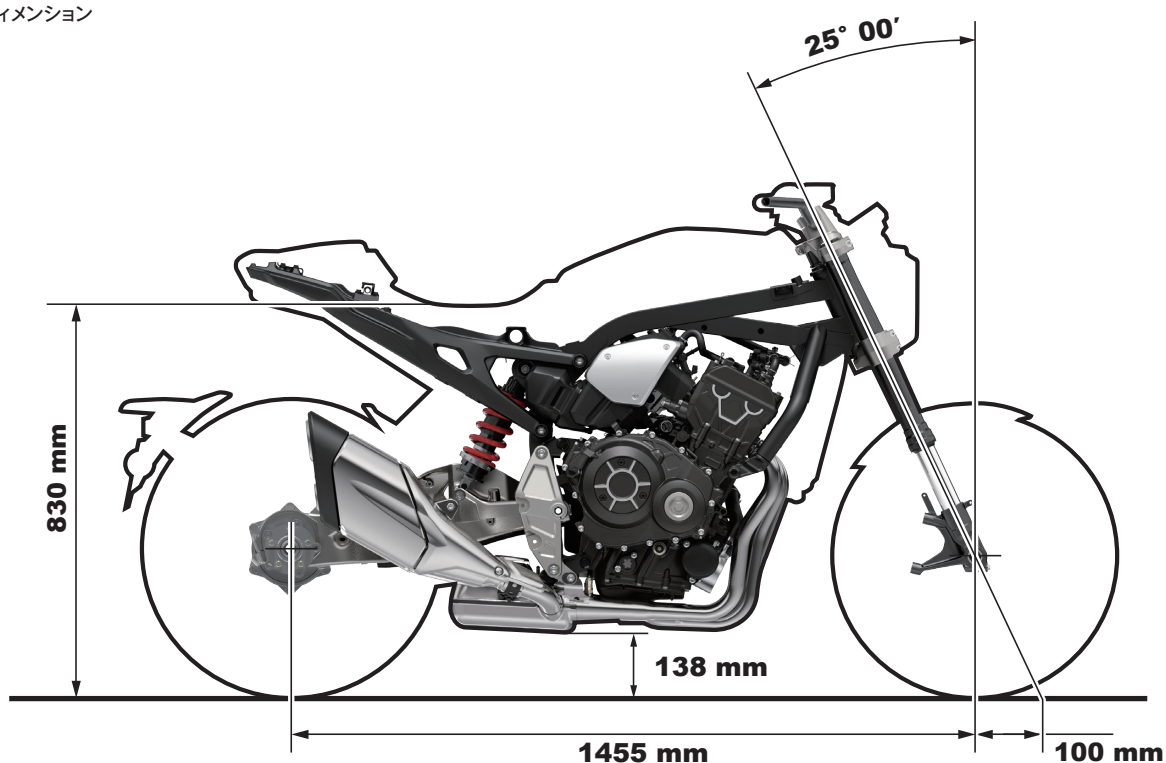
■スタイリングイメージ(写真は欧州仕様車)

●完成車ディメンション

求める出力を前提とした完成車ディメンション見直しとして、リアサスペンションの過度な縮みを抑える指標の一つであるアンチスクワット率を、従来モデル*よりも高く設定しました。これにより高速走行や直進時の車体安定性と、コーナリング時のコントロールな車体姿勢変化が得られる運動特性実現に貢献しています。また、これによりライダーのスロットル操作に対し、後輪を効果的に路面に押し付けて増加した駆動力をより効率よく伝えることで、車体レスポンスの向上につなげました。

※ 国内未発表、欧州向けモデル

■ディメンション

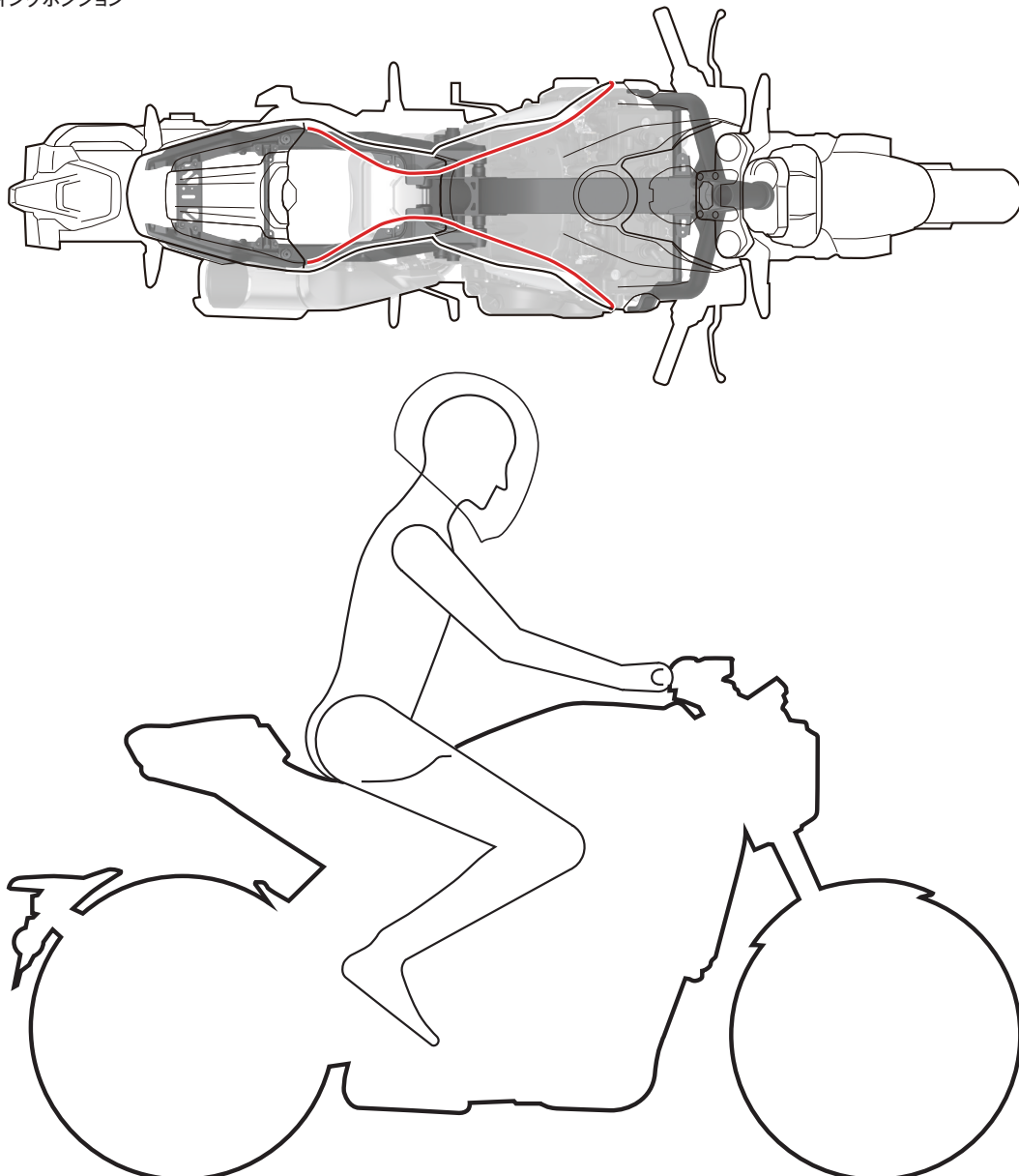


●ライダー居住性(1)

ライディングポジションは、市街地からワインディングまで、公道上の幅広いシチュエーションで操る楽しさを存分に味わえることを目的としました。ハンドルは、ライダーが積極的に入力できる広めでフラットな形状のテーパーハンドルを採用。シートは、十分な面積を確保して着座位置の自由度を上げました。これにより市街地ではアップライトなポジションで遠くまで見通しやすく、ワインディングでは前傾ポジションでコーナリング時や加減速時のGとのバランスのとりやすさを兼ね備えました。

また、モノバックボーンフレームの採用により、シート前端部の幅を狭く抑えたことによる足着き性の良さなど、頻繁なゴー/ストップを繰り返す市街地などでの使い勝手にも配慮しました。

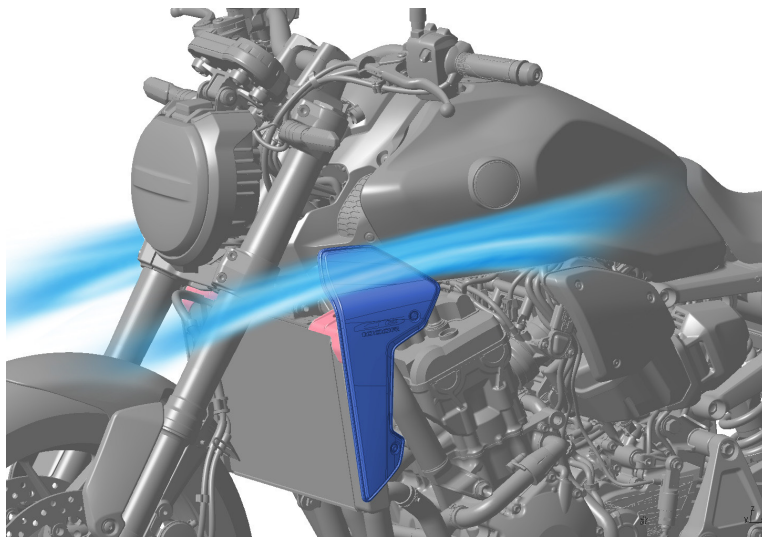
■ライディングポジション



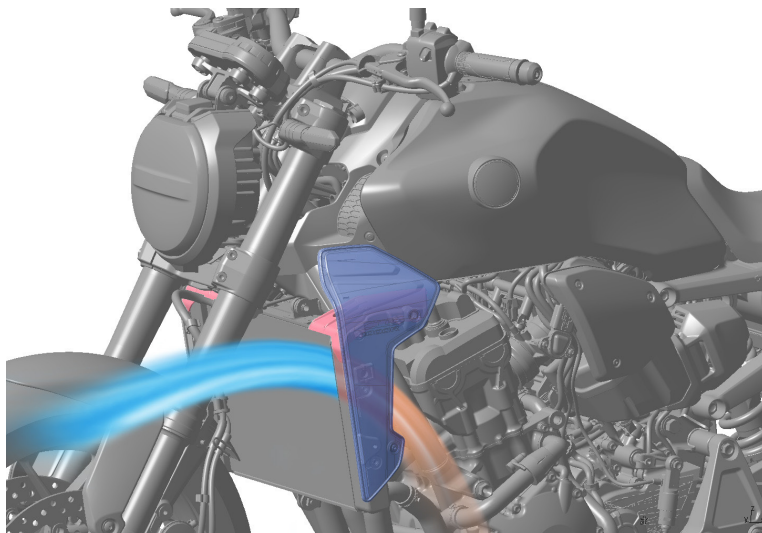
●ライダー居住性(2)

ラジエーターシュラウドによりライダーの膝回りにフレッシュエアを導くと同時に、ラジエーターシュラウド内側にインナーパネルを配置して排風を車体下部に導くことでライダーの居住性向上に寄与しています。

■ラジエーターシュラウド フレッシュエア導入イメージ



■ラジエーターシュラウドインナーパネルラジエーター排風導入イメージ



●ハンドリング

フロントタイヤの接地感を高め、上質なフィールを提供するフロントサスペンションとのマッチングを図るため、ヘッドパイプからダウンチューブにかけての部位を高剛性に設計しました。ヘッドパイプ回りのガセットは、立体的な小型モナカ形状とすることで軽量化とともにフレーム縦剛性を向上させることで、路面追従性の高いフロントサスペンション性能を活かしながらハードブレーキング時の車体安定感を高めました。

また、ヘッドパイプ回り後方のフレームボディバックボーン部では、高張力鋼の特徴を活かした、しなやかな操縦フィールを実現。フレームがねじれる中心点を下げることでコーナリング時のフレームのたわみによる前後タイヤ位置変化を最小化し、前後一体感のあるコーナリング特性を実現しました。



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

●フレーム

フレームボディは、スリムな車体により、良好な足着き性を提供するモノバックボーン形式を採用。材質を韌性に富んだ高張力鋼として新設計しました。リアクッション上側ブラケットをフレームメインパイプの最適な位置に配置することでフレームボディに掛かる応力を分散させ、フレームの板厚低減を可能としました。同時に、出力とのバランスを図りながらピボットプレートの軽量化などによりフレーム重量を従来モデル^{※1}よりも約2,500g軽量化しました。

アルミダイキャスト製ピボットプレートは、それ自体の剛性によりピボットシャフトとの締結力を確保する従来モデル^{※1}の構造から、ピボットシャフト締結部を割締め式とすることで締結力を確保する構造に変更し、この軽量化を実現しました。

アルミダイキャスト製シートレールの新設計により、タンデムライディング時の荷重とライダーの居住性を犠牲にすることなく、従来モデル^{※1}に比べフロントアクスルからボディ後端までの距離を約60mm短縮^{※2}しました。また、各部肉厚を吟味すると同時に外観部品としての意匠を施すことでリアカウルを廃止。この構造により車体のマス集中化とともに、力強く凝縮感のある新世代CBとしてのシルエットに大きく寄与しています。

※1. 国内未発表、欧州向けモデル

※2. ボディ後端：従来欧州向けCB1000Rではリアカウル後端、新CB1000Rではシート後端

■フレーム、ピボット、シートレールイメージ図



足回りには、市街地からワインディングまで、公道における様々な路面状況や速度域で常に上質なライディングフィールを実感できる仕様を採用しました。より上質な手応えを提供する新設計の倒立フロントフォークや片持ちスイングアームなどの足回り構成は、マス集中を図ったボディとの組み合わせにより「根源的な楽しさ」を一目で伝える特徴を形作っています。



■フロント足回り(写真は欧州仕様車)



■リア足回り(写真は欧州仕様車)

●フロントフォーク

市街地、高速道路、ワインディングなどでのスピードレンジを想定し、上質なフィールと軽量化を求めてショーワ製SFF-BP倒立フロントフォークを採用しました。

左側フォークに減衰機構とスプリングを装備し、右側フォークにスプリングのみを装備したS.F.F. (Separate Function front Fork) 構造とすることで摺動抵抗低減と車体軽量化に寄与しています。減衰機構は、スライドパイプ内径にピストンを直接摺動させることで、ピストン径を拡大したBig Piston Front Fork 構造とし、公道で想定される全速度域において安定感の高い減衰力が得られる仕様としました。この特性を活かして加減速操作などによる明確な車体姿勢変化を作り出し、ライダーが積極的に車体を操る手応えと、高い質感の乗り心地を両立しました。



■フロントフォークトップブリッジ(写真は欧州仕様車)

●リアクッション

リアクッションは分離加圧式とし、減衰力のチューニングと軽量化を行いました。

ダンパー室内のオイルとガスが混ざること防止する構造によって減衰力特性の安定化を図り、上質なライディングフィールに寄与しています。また、スプリングには高強度材料を使用することで、従来モデル※より300gの軽量化を実現しました。

※ 国内未発表、欧州向けモデル

●ブレーキシステム

フロントには新設計のφ310mmの10ピンフローティングダブルディスクと、CBR1000RRで採用している高剛性かつ軽量のTOKICO製ラジアルマウント式4ポットモノブロックキャリパーを採用。フロントマスターシリンダーには、バーチカルピストンマスターシリンダーを採用し、レバー比を見直すことで、良好なブレーキコントロール性と高い制動性能の両立を図りました。

また、フロントリザーブカップは、完成車のスタイリングにマッチした形状に新設計し、材料変更によりクリアブラック化することで高品位な外観としました。

リアにはφ256mmシングルディスクと下置き2ポットキャリパー構造とし、効力とコントロール性の両立を図りました。

さらに、ABSを標準装備することで幅広いシチュエーションでブレーキング時の安心感を高めています。ABSモジュレーターには小型で軽量のNissin製モジュレーターを採用し、軽量化に寄与しています。

●ホイール、タイヤ

ホイールは高剛性で軽量のCBR1000RRのフロントホイールを採用すると同時に、リアにも同デザインのホイールを新設計。リアタイヤには、出力性能に見合ったコーナリング時のグリップ力と、市街地などでの快適性のバランスから190/55-17サイズを採用しました。



■フロントホイール回り(写真は欧州仕様車)



■リアホイール回り(写真は欧州仕様車)

●パワーユニットのねらい

新しいCB1000Rのパワーユニットは、適切なボア×ストロークなどの諸元を備え、豊かな低中速トルクによるアグレッシブな特性をさらに進化させることで、サーキットなどでスーパースポーツモデルを操る時の興奮と充実感を公道におけるスピードレンジで満喫できることを目指しました。

パワーユニットのねらいは

さらなる高揚感を手の内に

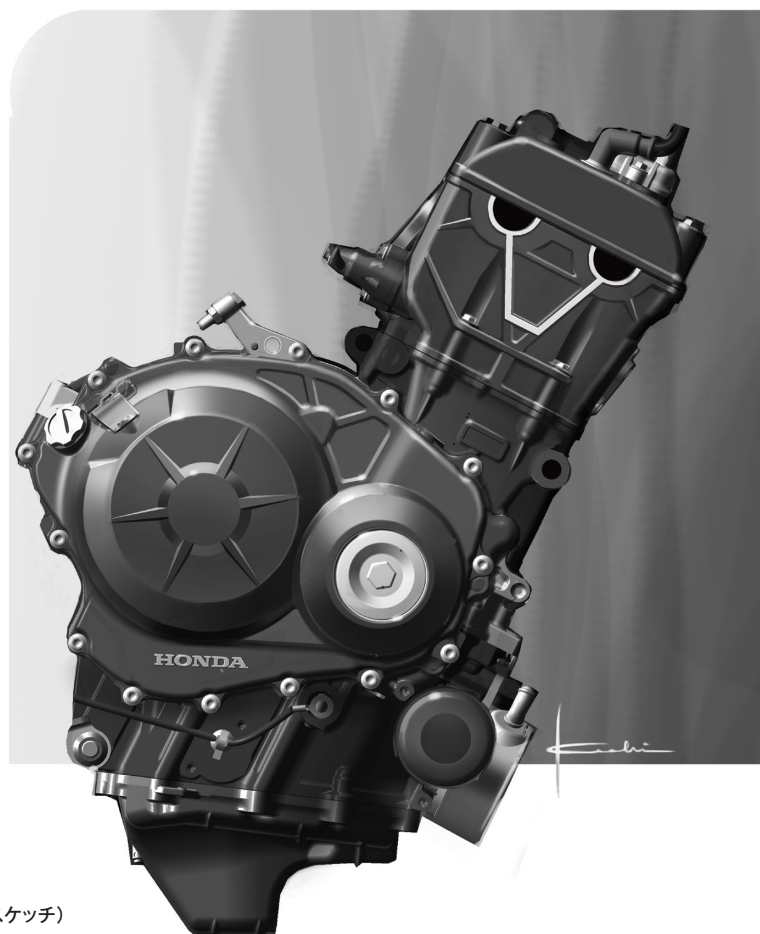
さらなる高揚感のために

- ・出力向上
- ・ギアレシオ変更
- ・吸排気マネジメント

それを手の内で味わうために

- ・パワーユニット構成部品の軽量化
- ・スロットルバイワイヤ(TBW)、ライディングモード採用

これらにより新しいCB1000Rは、幅広いシチュエーションでさらにドラマチックな出力特性と、制御技術の搭載による操りやすさを提供します。



■パワーユニット(スケッチ)

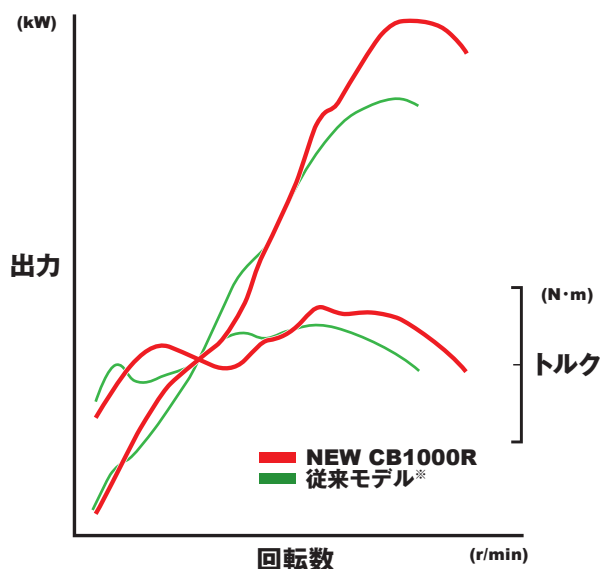
●出力特性、出力向上

最大トルクを104Nm/8,250rpmとし、力強い加速感につながっています。また、公道でのファンライドを考慮した、6000~8000rpmで特にトルクが上昇する特性は、さらなる高揚感をライダーに提供します。

最高出力は107 kW (145ps)/10,500rpmとすることで、伸びやかな吹け上がりを実現し、ワインディングでの一層のファンライドと高速道路などでの余裕を提供します。

新しいCB1000Rのエンジンは以下の各諸元を見直すことで、前述の高揚感溢れる出力特性と出力向上を実現しました。

■出力特性イメージ図



エンジン諸元比較図

モデル	従来モデル*	NEW CB1000R
圧縮比	11.2	11.6
ピストン製法	鋳造	鍛造
バルブリフト (IN / EXH) mm	7.9 / 7.8	8.5 / 8.1
スロットルボディサイズ (口径) mm	φ36	φ44

●動弁系変更

バルブリフト量アップと、バルブタイミング変更により出力向上を図りました。

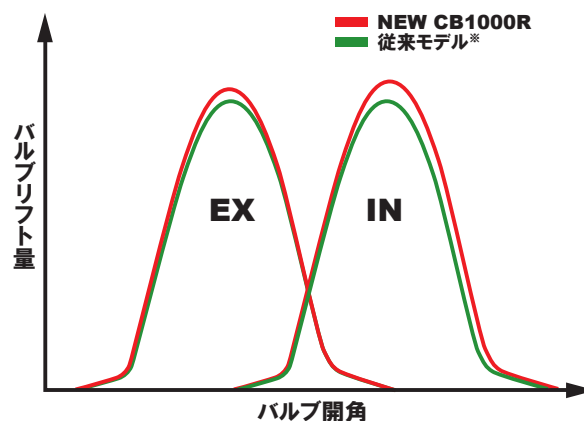
●圧縮比変更

出力向上のため、燃焼室形状、ピストン頭部形状を変更し、圧縮比を従来*の11.2から11.6に変更。ピストン材料には高強度の鍛造ピストンを採用し、形状を最適化することで軽量化と高回転化を図りました。

●インレットポート拡大

出力向上に必要な吸気量を確保するため、従来モデル*に対しインレットポート径を最大23%拡大、また、スロットルボディ径はφ36mmからφ44mmに拡大しました。

■バルブリフトカーブ 比較イメージ図

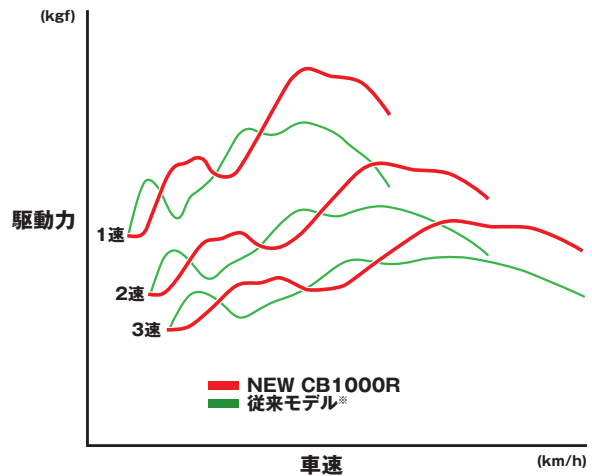


※ 国内未発表、欧州向けモデル

●ギアレシオ変更

主に欧州の公道で加減速を多用する速度域において、もっともトルクが上昇する6000~8000rpmが味わえるギアレシオとするために、従来モデル*よりトータルで約4%ローレシオ化。これにより、新しいCB1000Rは1~3速まで公道のスピード領域においてCBR1000RRより高い駆動力を獲得し、公道走行での高揚感を実現しています。

■駆動力曲線比較イメージ図



※ 国内未発表、欧州向けモデル

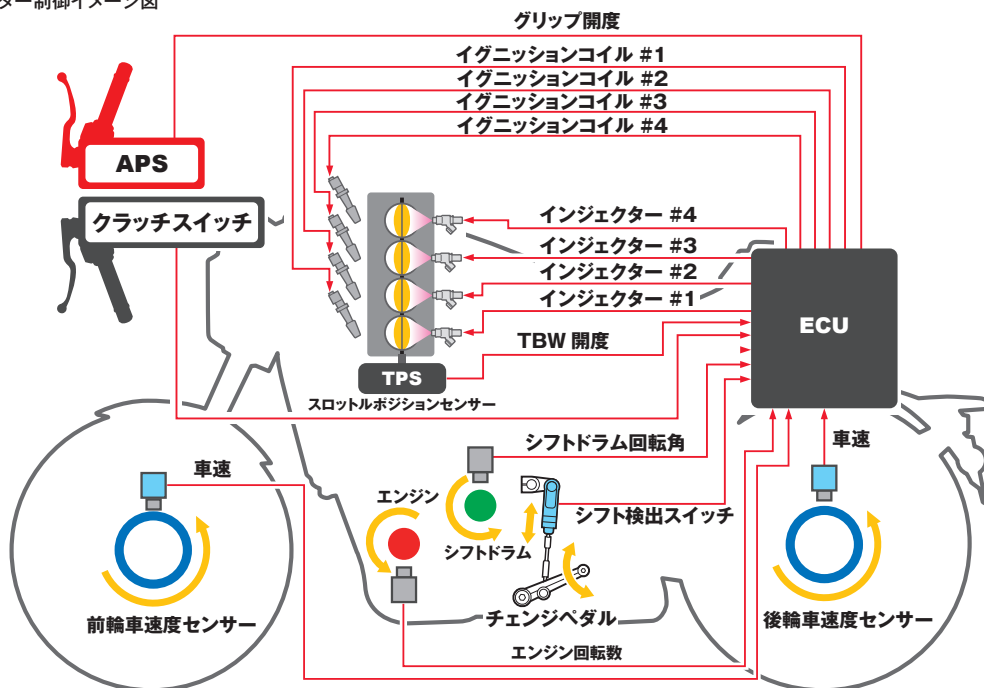
●クイックシフター

公道で気持ちよく吹け上がる設定のギアレシオを、より充実したライディング体験につなげるよう、新しいCB1000Rにはクイックシフターを標準装備しました。発進、停止時以外のクラッチレバー操作が不要となることで、ライダーは、よりスロットルグリップとブレーキ操作に集中できます。

シフトロッドに配置したストロークセンサーはCBR1000RRと同じ物を採用しました。シフトペダルの操作荷重をストロークセンサーが電気信号に変換。その際のグリップ開度、エンジン回転数、車速、シフトドラム回転角、点火時期など各情報から適切な駆動荷重に制御することで変速を行います。

シフトアップ時には高揚感のある加速フィールを途切らせることなく、シフトダウン時にはエキスパートライダーのようなブリッピングを自動的に行います。これにより、ワインディングなどではより充実した走りを、また、市街地ではスムーズな変速を実現しました。

■クイックシフター制御イメージ図



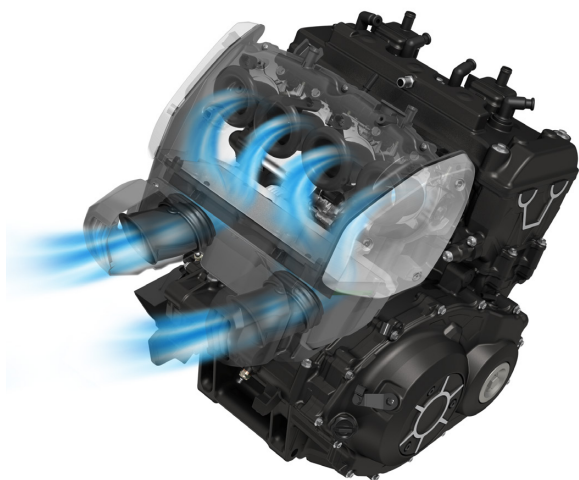
●吸気系

最高出力と最高回転数アップを実現するため、吸気系ではエアクリナーを新設計。公道における幅広いシチュエーションを想定し、各エンジン回転域における吸気効率向上を図り、よりエモーショナルなライディングフィールを作り込みました。

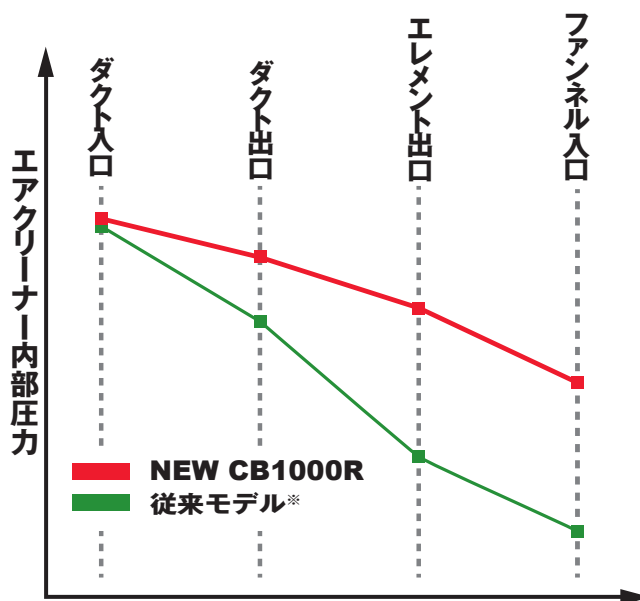
●高回転域でのエアクリナー内部抵抗低減

エアクリナーエレメントを、左右の吸気ダクトからファンネルに至るまでの空気をスムーズに流す配置に変更することで従来モデル*比約50%の通気抵抗軽減を実現。併せて新採用のTBWのスロットルバタフライ開度制御との組合せにより吸入空気量を最適化することで、従来の可変吸気ダクトおよび吸気脈動コントロールデバイスを廃止し約200gの軽量化を図りました。これにより、出力向上に大きく寄与しています。

■エアクリナー内エアフローイメージ図



■エアクリナー内通気抵抗比較イメージ図



※ 国内未発表、欧州向けモデル

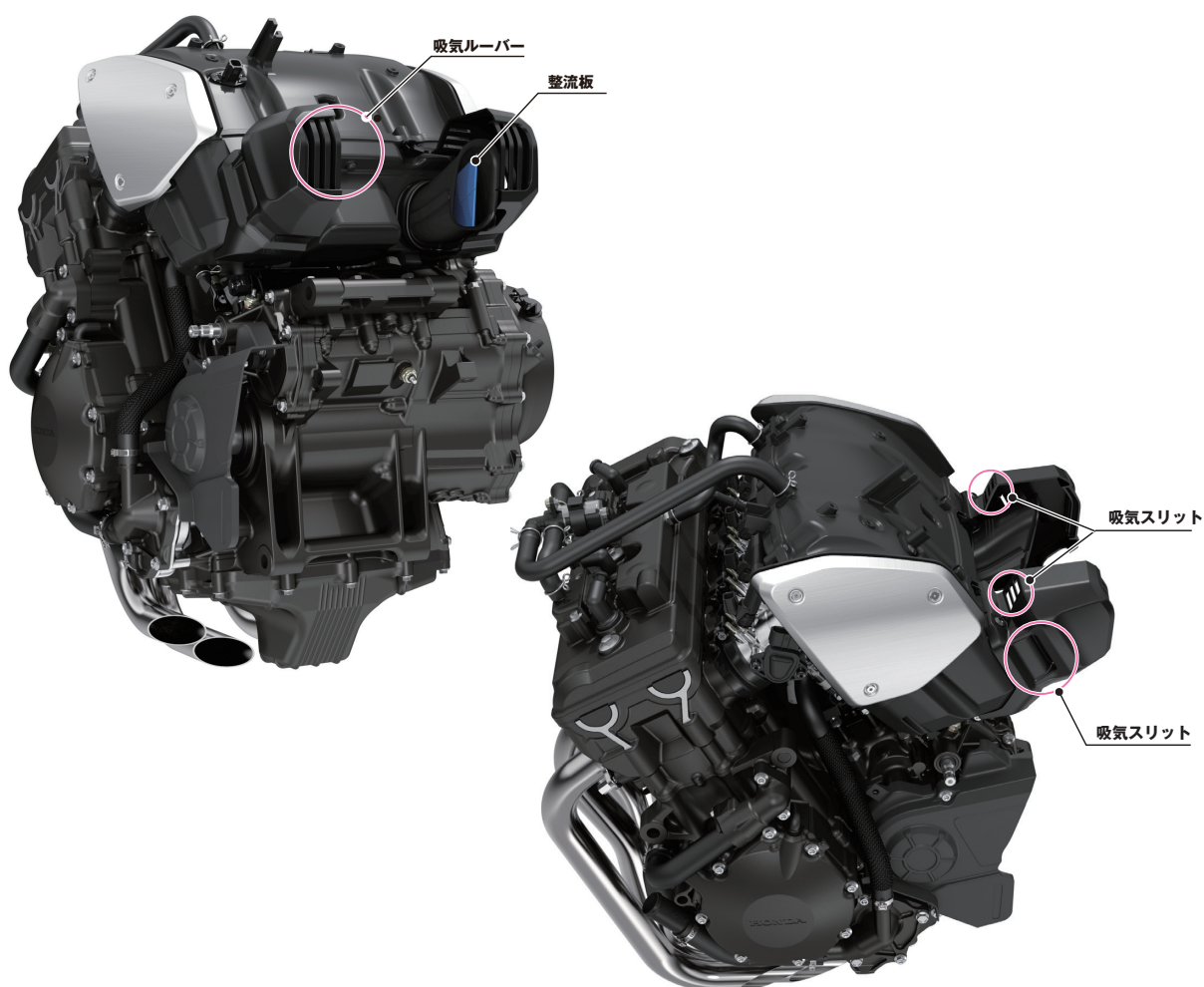
●低回転域からのスロットルレスポンス向上

低回転域から良好なスロットルレスポンスが得られるよう、吸気ダクト形状を新設計しました。高回転域で要求される吸入空気量を供給できる吸気ダクト断面積を確保しつつ、吸気ダクト内部に整流板を配置。吸気の流れに沿った配置によりダクト内を整流板で区切ることで、低回転域でもダクト内吸気流速を速く保つエリアを設けました。これにより、エアクリナー内の流れがよどみやすい低速走行時にも、ダクト内で助走された吸気が速やかにエンジン内へ流れることで、すばやいスロットル操作にリニアに追従するスロットルレスポンスに大きく寄与しています。

●高揚感を誘う吸気音

前述の吸気マネジメントによる出力向上に加え、吸気音を演出することでさらにライダーの高揚感を高める工夫を施しました。塵や水などの進入防止を図るルーバー形状と、広い開口面積に対応するダクトカバー形状およびスリット配置により、速度に左右されない安定した吸気性能を実現しながら、ダクトカバー上部に吸気音を演出するスリットを設定することでライダーの耳に吸気音をクリアに聞かせ、スロットル操作にリンクして吹け上がるエンジン回転を一層体感できます。

■吸気ダクト整流板、スリット、ルーバーイメージ図

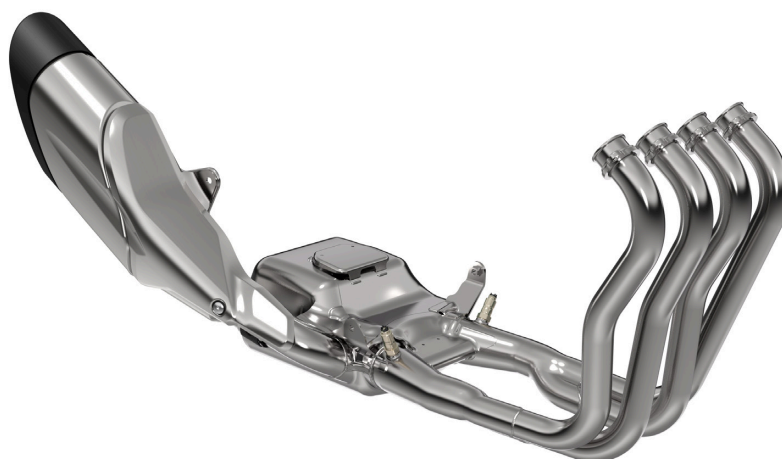


●排気系(1)

新しいCB1000Rの排気システムは、出力特性の進化に寄与する機能部品としての性能とともに、運動性能向上に寄与する軽量化やライダーの高揚感を誘うサウンド、大人の趣味にふさわしい高品位な外観を重視して刷新しました。

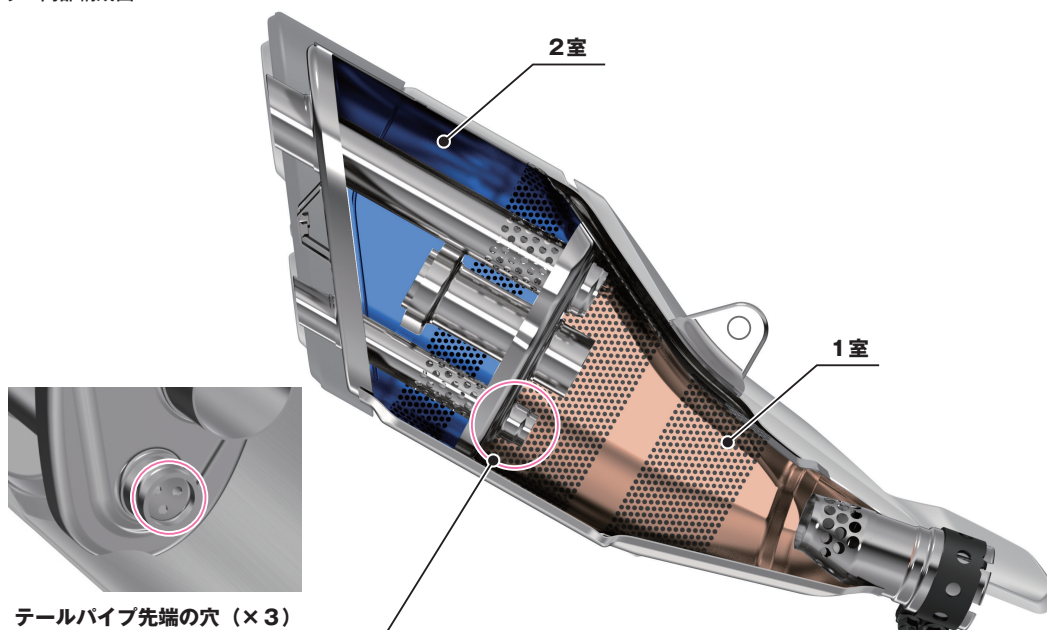
排気システムの構成は、マフラーに加えてエキゾーストパイプ集合部後方にチャンバーを設けた構造に変更することで、深いバンク角確保とマス集中化を図るとともに、最高出力と低中回転域トルク双方の向上に大きく寄与しています。

■排気システム外観



マフラーの構造では、テールパイプを縦に二本配置。これにより必要な開口面積を確保することで高回転域の伸び向上とバンク角確保を両立しました。サイレンサー内部は、シンプルな2室構造とすることで軽量化を図り、併せてパンチングメタルを効果的に用いることで高い消音性能を実現しました。また、マフラー内部の下側テールパイプ先端3箇所小さな穴を設けることでアイドリング時の重低音を活かしたまま、中高回転域では膨張室を介さず大気開放する「抜け」を確保し、直列4気筒らしい吹け上がりを感じさせるエキサイティングな高音によりライダーの高揚感を演出します。

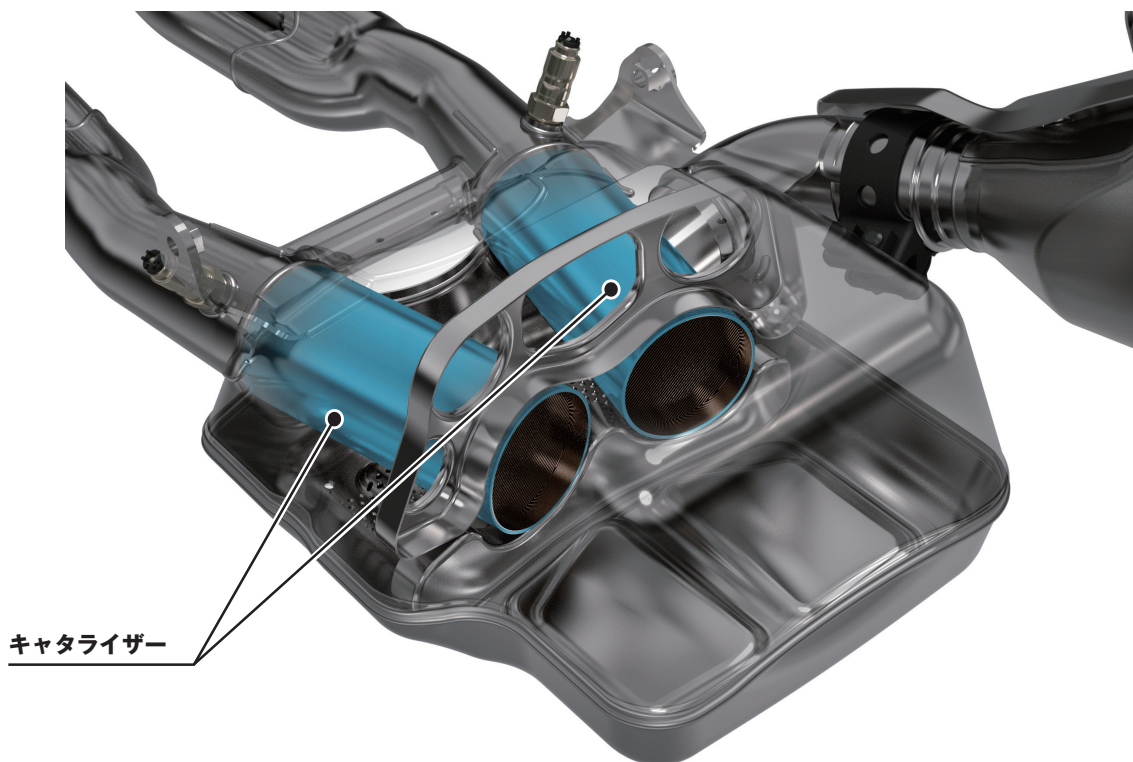
■マフラー内部構成図



●排気系(2)

チャンバーの構成では、エンジン、フレーム、スイングアーム、バンク面に囲まれた限られた空間に片側2個ずつ計4個の触媒をコンパクトに配置することにより最新のエミッション法規に適合させました。さらに、左右触媒より前部で4-2排気管集合部をつなぐ連通管を設け、各エキゾーストパイプ長の違いからくる気筒間の出力差を平均化することで、ピーク出力を損なうことなく出力の谷を補い、4000~6000rpm時のトルクを向上させました。

■チャンバー内部構造図



これら、コンパクトにレイアウトされたチャンバーや、部位ごとに最適な板厚としながらもより一体化を進めた構造により、エキゾーストパイプからマフラーまでの排気系パーツで従来モデル*比約4500gの軽量化を図り、運動性能向上に大きく寄与しています。

外観では、マフラー外板を金属ならではの素材感を持つヘアライン仕上げとし、併せてテールキャップには新開発の黒メタリック耐熱塗装を採用することでマフラーエンドを引き締め、より高品位な外観を実現しています。

※ 国内未発表、欧州向けモデル

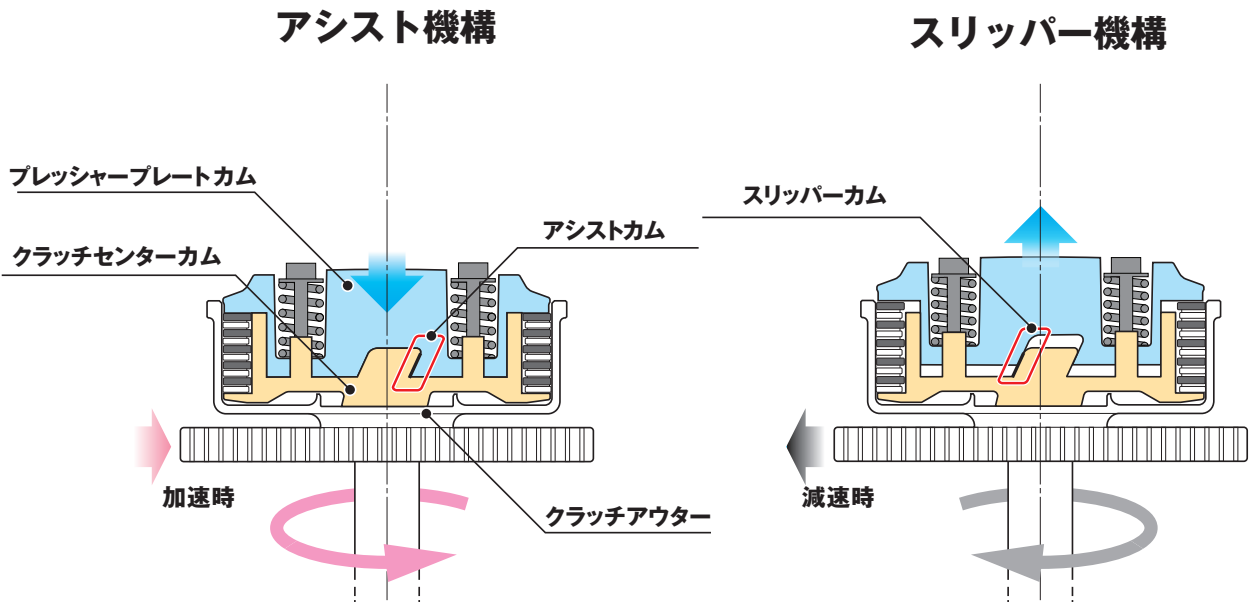
●アルミカム アシストスリッパークラッチ

新しいCB1000Rには、CBR1000RRと同じ構造のアシストスリッパークラッチを採用。クラッチレバー操作荷重を従来※に比べ10%軽減したアシスト機能と、シフトダウンに伴う急激なエンジンブレーキによる後輪ホッピングを軽減するスリッパ機能を備えたクラッチ機構としました。

また、クラッチレバー荷重の低減により、従来モデル※の油圧式をケーブル式に変更することが可能となり、クラッチシステムトータルで約600gの軽量化を実現しました。これにより、CB1000Rはさらに操りやすさを高め、ライダーにより快適でスムーズな乗り味を提供します。

※国内未発表、欧州向けモデル

■アシストスリッパークラッチ カム作動イメージ図



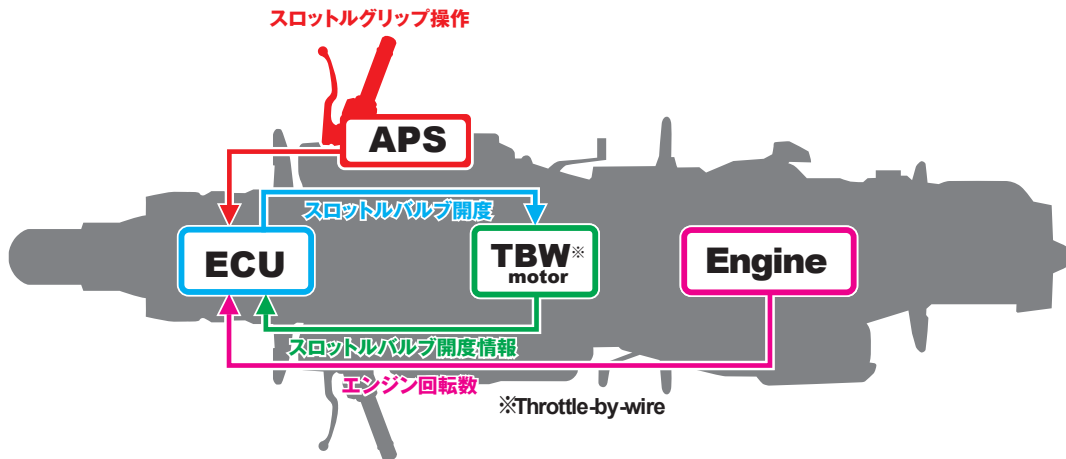
●エンジン制御 (1-1)

新しいCB1000Rの高揚感に満ちたパワーフィールを、より安心して楽しんでいただくためのアシストとして以下のシステムを構築しました。このエンジン制御の採用で、より走行環境や嗜好に沿った操りやすい出力特性からライダーに余裕が生まれることで、一層走りの楽しみが深められることを目指しました。

●スロットルバイワイヤシステム(TBW)

新しいCB1000Rのリニアなレスポンスの中核を担うのがスロットルバイワイヤシステム(TBW)です。スロットルグリップの操作に連動するアクセルポジションセンサー(APS)を右側ハンドルスイッチハウジングに内蔵したことにより、従来のスロットルケーブルを不要とし、スッキリとした外観に寄与しています。ライダーのスロットルグリップ操作開度をAPSで検出、その信号によりECUがスロットルバイワイヤモーターに駆動信号を送ることでスロットルバタフライ開度制御を行います。APS内のリターン springs とフリクション発生機構により、従来のケーブル式の自然な操作フィーリングを再現しています。

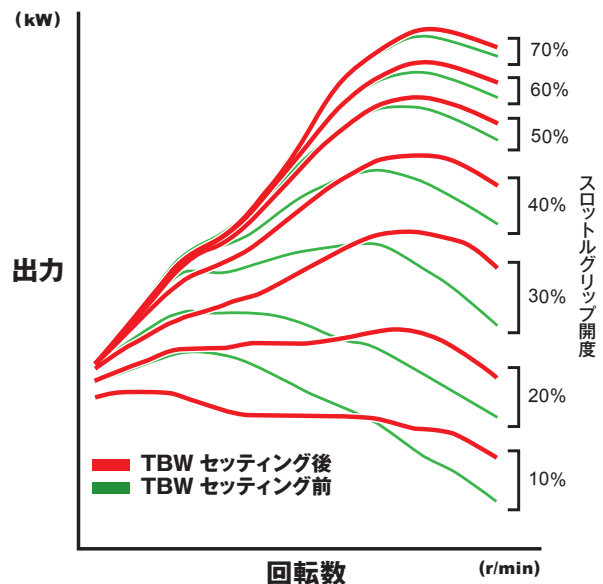
■スロットルバイワイヤシステム制御イメージ図



新しいCB1000RのTBWでは、エンジンと吸排気系で達成したスロットルグリップ全開時における高揚感に加え、特に日常走行時にライダーが多用するスロットルグリップ開度50%以下の低开度領域におけるスロットルバタフライ開度特性を、ライダーのグリップ操作にリニアに回転上昇するフィールに作り込みました。

また、エンジン回転数にして6000rpm以上の出力立ち上がりを、スロットルグリップ全開時の出力特性に近づけることで、普段の走行においても高揚感を味わえるセッティングとしています。

■スロットルグリップ開度 出力特性イメージ図



●ライディングモード(1)

TBWの採用によって、走行シチュエーションやライダーの嗜好に合わせた走行フィーリングが任意選択できるライディングモードを搭載しました。

例えばツーリングでは、一度のライディングで走行するシチュエーションは大きく変わります。新しいCB1000Rでは市街地から郊外、高速道路、ワインディング、また、天候などによる路面コンディション変化に直感的かつフレキシブルに即応でき、さらに個々のライダーの嗜好への最適化が可能な4種類のライディングモードを設定。エンジン出力レベル(P)、トルクコントロールレベル(T)、エンジンブレーキレベル(EB)の各制御レベルが連動して切り替わる、あらかじめ設定されたSPORT、STANDARD、RAINの3モード、およびユーザーがP、T、EBの制御レベルを任意に設定できるUSERモードから選択可能です。

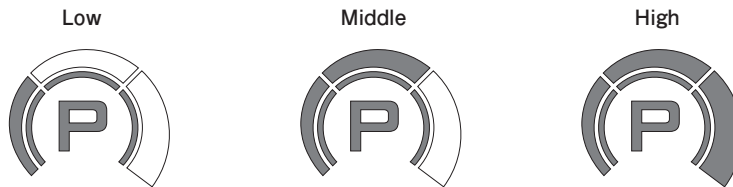
CB1000R ライディングモード 制御一覧表

モード	代表的シーン	パワー “P” (TBW 特性)		Honda セレクタブル トルクコントロール “T”	エンジンブレーキ “EB”
		出力特性	スロットルレスポンス		
SPORT	ワインディング	フルパワー	クイック	後輪スリップ時にトルクを制御 制御量一少	エンジンブレーキ 弱
STANDARD	市街地・郊外	1～2速 出力制御	穏やか	後輪スリップ時にトルクを制御 制御量一中	エンジンブレーキ 通常
RAIN	ウェット路面	1～3速 出力制御	最も穏やか	後輪スリップ時にトルクを制御 制御量一多	エンジンブレーキ 通常
USER	シーンやライダーの嗜好で P,T,EB レベル組み合わせ	3段階から任意選択		3段階と OFF から任意選択	3段階から任意選択

●ライディングモード(2)

P: エンジン出力レベル(加速時の出力特性制御)

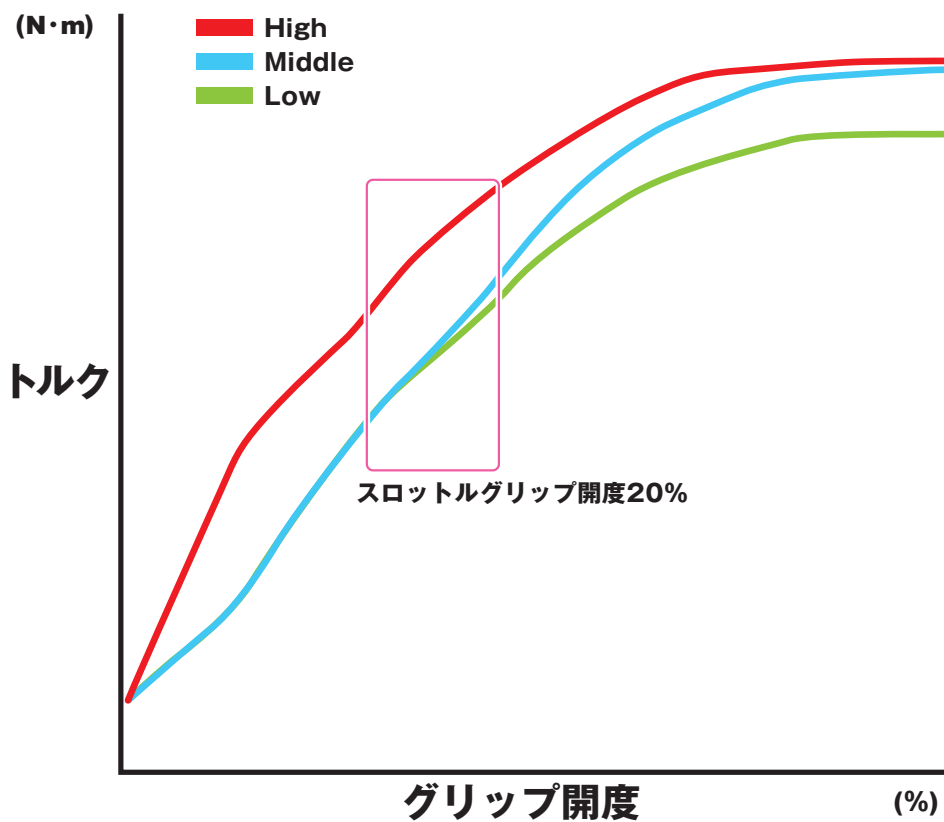
レベルLow、Middle、Highの3段階



P値

- ・High : スロットルグリップ開け始めからリニアな出力特性
- ・Middle : ハイよりもスロットルグリップ開け始めの出力を抑えた特性とし、開けやすさを重視
その先の特性はハイよりも僅かに抑えた出力特性
- ・Low : スロットルグリップ開度20%程度までミドルと同じ特性とし、その先の特性は出力を抑えた特性

■エンジン出力レベル別 出力特性イメージ図

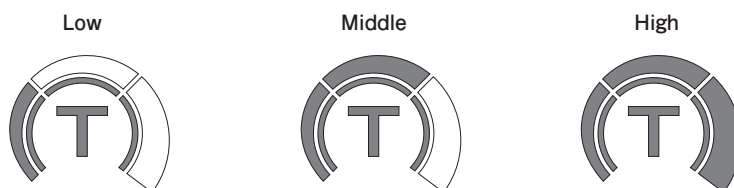


●ライディングモード(3)

T: トルクコントロールレベル (後輪スリップ、ウィリーの抑制)

Hondaセレクトアブルトルクコントロール(HSTC)は、エンジントルクを制御することで、後輪スリップとウィリー挙動を緩和する役割を担っています。

レベルLow、Middle、Highの3段階、またはOFFから任意選択



○後輪スリップ抑制

コーナリング立ち上がり加速時などにおける後輪のスリップを緩和します。しかしその際、スリップ緩和と引き換えに加速を得られないなど、ライダーの意思に沿わない車体挙動はライディングフィールに違和感を与えてしまいます。

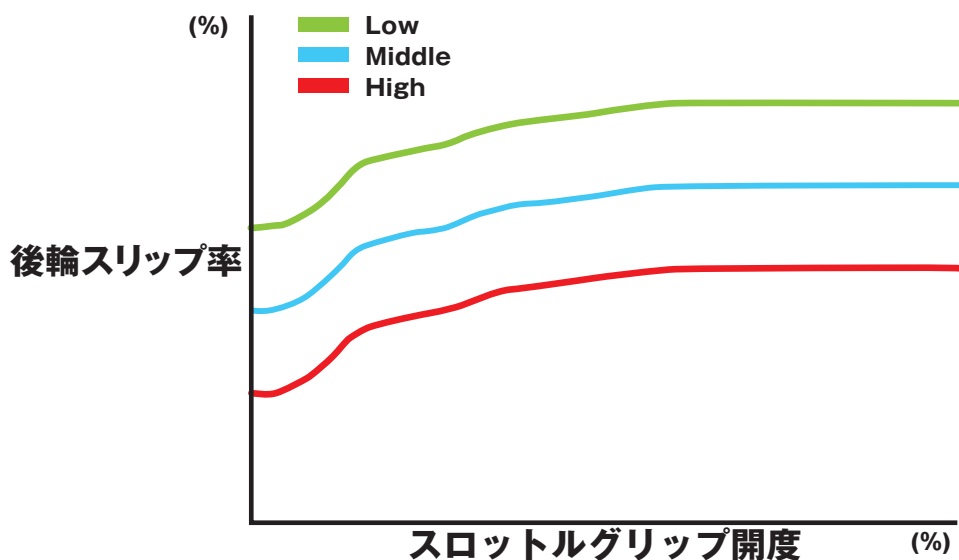
そこでHSTCでは、ライダーがスロットルグリップを大きく開けて加速したい時は、スロットルグリップ開度情報を基にスリップを許容する方向にトルクをコントロールすることで、ライダーのイメージに沿いつつ、安心感あるライディングフィールに寄与しています。

HSTCの作動は、公道における使い勝手を考慮し、HSTCインジケーターを点滅させることでライダーに知らせます。

T値

- ・High : 安心感に重点を置き、極力スリップを抑制
- ・Middle : 高揚感と安心感を両立、一定のスリップは許容 ;
- ・Low : ライダーのスリップコントロール幅をより広く取ることで、より積極的な操作が可能

■HSTC介入レベルイメージ図



●ライディングモード(4)

○ウィリー挙動緩和

ウィリー時は前後輪の車輪速差が大きくなり、それを基にECUで計算されるスリップ率も大きくなるため、スリップ制御によるトルクコントロールでは急激なトルク減衰により、急な失速による大きな車体挙動が起こります。そこで、ウィリーを検知した場合、スロットルバタフライ開度を制御することでトルクコントロールを行います。これによりウィリー時の車体挙動を緩やかにします。

このウィリー挙動緩和制御は、HSTCの介入レベルに連動して作動します。

T値

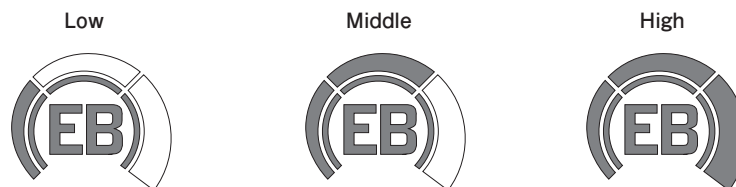
- ・High : 安心感に重点を置き、極力ウィリーを抑制
- ・Middle : 高揚感と安心感を両立
- ・Low : トルク抑制は最小限とし、一定のウィリーは許容

EB: エンジンブレーキレベル (エンジンブレーキの強さ制御)

セレクトブルエンジンブレーキは、ライダーが走行中にスロットルグリップを全閉し減速する際の、エンジンブレーキの強さを選択できる機能です。

EB値

エンジンブレーキ: Low、Middle、Highの3段階



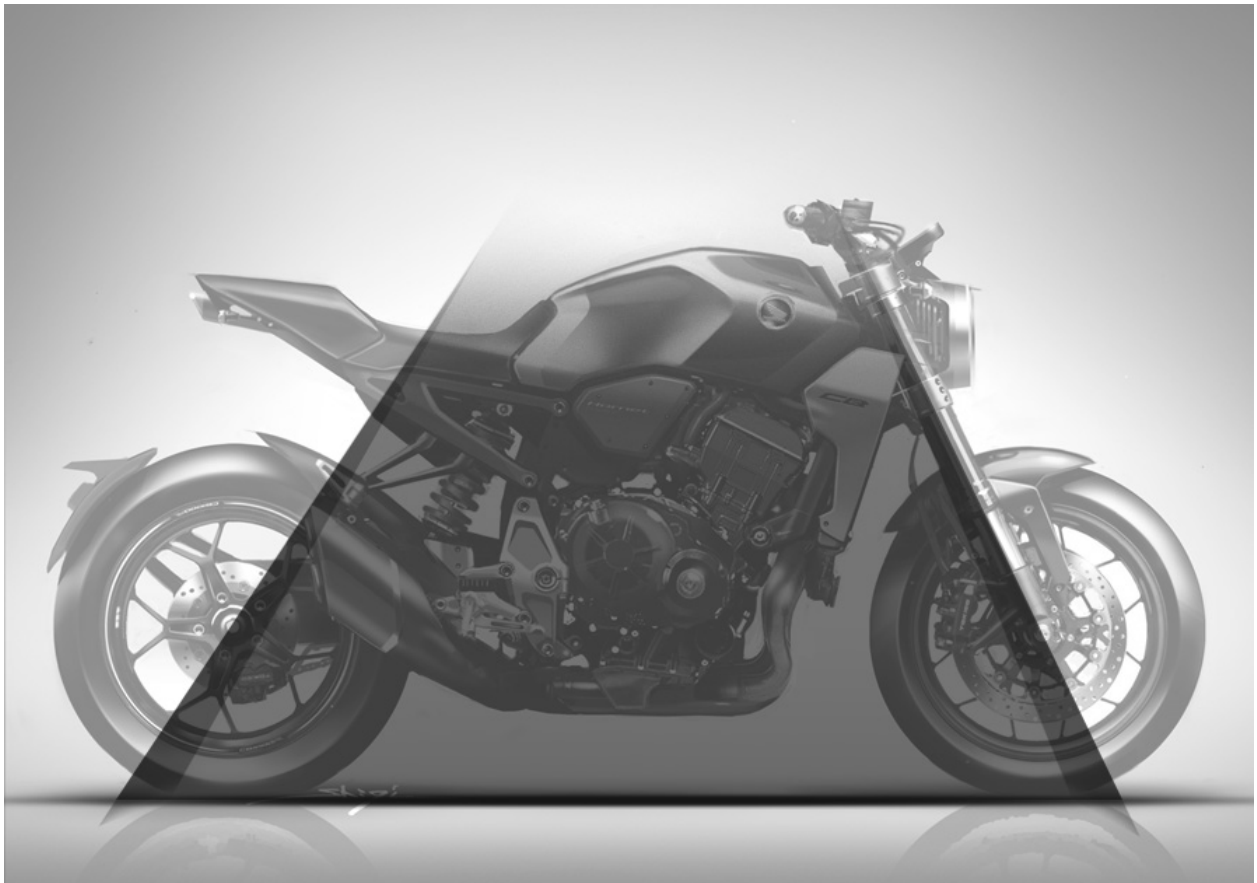
新世代CBシリーズ スタイリングのねらい

新世代CBシリーズの共通テーマは、「根源的な楽しさの進化」を図ることで公道用スポーツバイクの普遍的な価値を高めることにあります。

それをライダーとそのカルチャー(仲間や仲間と過ごす空間)双方に、外観を通してダイレクトかつシンプルに伝えることを念頭にシリーズ共通のスタイリングの方向性を定め、各モデルに等しく貫きました。具体的には、先進機能を有しながらも、時々の流行に大きく左右されないスポーツバイク“CB”としての普遍的な魅力の原点に立ち返った、以下のミニマムな要素で新世代のスタイリングを成立させることに主眼を置きました。

●シルエット: Good stance

マス集中化を図った凝縮感に満ちたボディと、上質な手応えを提供する最新の足回りからなる、新車体パッケージングの力強く安定感あるシルエットを最大限に尊重した構成美。



■シルエット概念図

●灯火器:Round×Hi Tech

“CB”のネイキッドスポーツバイクとしてのスタイルを象徴するアイコンとして、ラウンドシェイプを基本形としたLED前後灯火器を採用。



■LEDヘッドライト(写真は欧州仕様車)

●機能部品:Mechanical Art

機能部品はライダーとの一体感を生み出すエレメントとして位置づけ、メカニカルな機能美を表現。



■エンジン右サイド(写真は欧州仕様車/アクセサリ装着車)

●フィニッシュ:Red, Black

新しいCBシリーズ固有の価値をさらに高めるため、イメージカラーとしてシリーズ各モデルにレッドとブラックを設定。



■フューエルタンク&エンブレム(写真は欧州仕様車)

これらにより所有感を高めた新世代CBシリーズが、そのライディングの喜びと併せて、他には置き換えられない充実感をもたらすことでお客様のスタイルを語る一端となるものと信じています。

●CB1000R スタイリングの特徴

スポーツバイクと共に過ごして来た長い時間と、経験を通して培われた信念と包容力を持つ大人。CB1000Rはそのようなオーナーのモーターサイクルに対する情熱と見識を示すことが出来るよう、彼らの流儀に叶うスポーツロードスターを目指しました。

新世代CBシリーズラインアップのイメージリーダーにふさわしく、スポーツバイクとして本質的に欠くことのできない部品構成によるコンパクトでありながらダイナミックなプロポーションや、素材に即したパーツごとの質感表現によって、同シリーズの考え方を牽引するエレガントな存在感を備えています。

CB1000Rのスタイリングのねらいは

経験を積んだ大人の趣味にふさわしい高品位な機能部品で構成された外観



■イメージスケッチ



■イメージスケッチ

●フューエルタンク: Surface Inspiration

運動性能の高さを伝えるコンパクトなボディにマウントされた存在感あるフューエルタンクは、鋼板ならではのテンションとしなやかさを併せ持った面表現としました。ショルダー部を中心とした力強いポジ面からニーグリップ部の大きく絞ったネガ面につながるドラマチックな造形は、フランジレス製法によりさらにその立体感を際立たせています。



■フューエルタンク(写真は欧州仕様車)

●機能部品: Metal Parts Inspiration

アルミ薄板をプレスしたシュラウドとサイドカバーにはヘアライン加工を施し、シリンダーヘッド、クラッチカバーなどのエンジン外観や、後輪のスプロケットハブには塗装後に切削加工を施すことで金属素材の持つ美しさを引き出し、大人の趣味に足るモダンで高品位な質感を作り込んでいます。



■ラジエーターシュラウド(写真は欧州仕様車)

●フロント回り

特徴的な円弧状のライトガイドを内蔵したラウンドシェイプ薄型LEDヘッドライトにより立体的な発光部とコンパクト化を実現し、ネイキッドバイクとしての普遍的なプロフィールと先進性を兼ね備えたイメージとしました。

また、タンク側にキーシリンダーを移設したことでトップブリッジからキーシリンダーを廃し、メーターとトップブリッジを極力近づけることで得られたコンパクト化によりフロントオーバーハングを従来よりも短縮し、凝縮感に溢れたライダーコンシャスな車体シルエットに大きく寄与しています。



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

●リア回り

ヘッドライトと同モチーフの、円弧状に発光するテールランプをシート後端にビルトインし、ナンバーブラケット及びリアフェンダーをスイングアームマウントとすることで、特徴的なショートテールのシルエットを一層ピュアに際立たせています。



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

新世代CBシリーズでは、カラーリングに対しても車両の持つ質感の高さを表現する手段と位置づけ、シリーズを通して込めた作り手の想いをより印象深く伝えることを目指しました。

さらにCB1000Rでは、高密度な車体シルエットの基軸であるマス集中化をカラーリングでも表現。車体重心上に位置するフューエルタンクとシートの境界部に2トーン塗装を施しました。各主体色とも共通の金属質感溢れるシルバーで塗り分けることにより、モーターサイクルならではのメカニカルな表情を強調するとともに、CB1000Rの存在感をさらに高めています。

●新世代の「赤」

Hondaは1948年に創業しました。Hondaの二輪車は、それ以来380種を超える「赤」で彩られてきました。現在「赤」は、二輪車はもとよりHondaそのものを象徴する色となっています。そしてどの「赤」も、Hondaの歴史が常にスポーツ、パッション、チャレンジによって紡がれて来たことを物語っています。

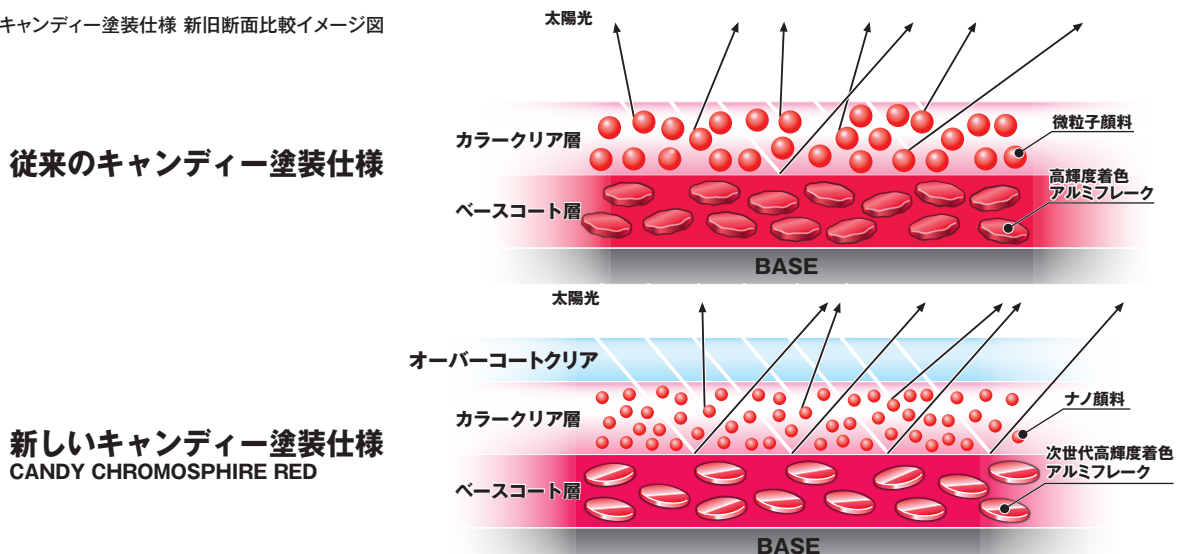
2018年、Honda創業70周年を迎えるにあたり、この歴史が世界中のお客様によって作り上げていただいたものであることを改めて振り返ると共に、それをさらに未来につなげて行く決意を込めて新世代の「赤」をFunカテゴリーモーターサイクルに適用します。

●キャンディークロモスフィアレッド

CHROMOSPHEREは太陽の「彩層」「色圏」の意。Hondaの二輪車、その情熱をいつの時代にも彩ってきた「赤」の象徴となり得ることを願い名付けました。

ベースコートにカラークリア、さらにオーバーコートクリアを塗り重ねた3層構造のキャンディー塗装仕様とし、ベースコートには従来のアルミフレークよりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレーク”を採用することで、より強くシャープな輝きを実現。また、カラークリアには“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに到達する光の透過率を格段に向上させました。これらにより従来のキャンディー塗装では成し得なかった、稜線を走る光線のようなハイライトと深い陰影が織りなす劇的な表情変化によりフューエルタンクの立体感をより雄弁に演出します。

■キャンディー塗装仕様 新旧断面比較イメージ図



ベースコートには、従来よりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレーク”を採用し、強くシャープな輝きを獲得。カラークリアには、従来よりさらに細かい“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに達する光の透過率を格段に向上。高彩度の透明感と、見る角度で色味が大きく変わる性質により豊かな立体感を実現。

●キャンディークロモスフィアレッド



●グラファイトブラック

スポーツバイクとして不可欠な要素で構成されたミニマルな車体をさらに引き締め、機能部品の高い質感を引き立てる、深く硬質な印象のグロスブラック。



電装のねらい

新しいCB1000Rの電装では、ファンライドを実現する高い運動性能の提供に寄与する機能部品としてのあり方を追求しました。

電装のねらいは

高品位な機能部品としての外観と性能

これを突き詰めることで、新しいCB1000Rの電装は、機能の進化はもとより、完成車の主張をより明確に表わす特徴の一つと言えるレベルに昇華させました。

●灯火器

全ての灯火器をLED化し、軽量コンパクト化と省電力化を図っています。

○ヘッドライト

マス集中化に寄与するために、ヘッドライトはLED化による軽量コンパクト化と併せてハウジングを左右フロントフォーク間に埋め込む構成としました。

従来のヘッドライトステーを廃止し、リフレクターを含む灯体の奥行きを従来モデル※よりも28%短縮。約100gの軽量化を図りました。また、メーターをマウントするアルミダイキャスト製ステーを採用したコンパクトな新構造とすることでマス集中化に寄与しています。

発光部は、LED化により従来モデル※より67%の省電力化を実現しています(ハイビーム時)。シリーズ共通のモチーフとして円弧状のライトガイドを上下に配し、上半分をロービーム、下半分をハイビームとすることで立体的な光の表情を作り出しました。

※国内未発表、欧州向けモデル



■ハイビーム点灯



■ロービーム点灯

◦ テールランプ

レンズを2重構造にする事で、ヘッドライト同様、立体的な光の演出を図っています。常時点灯のテールランプのインナーレンズはヘッドライト同モチーフの円弧状に均一発光。制動時に点灯するブレーキランプと光る位置を変えることで変化のある表情としました。また、リフレクターを含む灯体の奥行きを従来モデル※よりも19%短縮し、リアシート後端に埋め込むように配置することで運動性能の高さを物語るコンパクトなショートテールを持つ車体シルエットに寄与しています。

※国内未発表、欧州向けモデル



■テールランプ点灯



■ブレーキランプ点灯

●ウインカーマウント

前後ウインカーマウントラバーには弾性とシャープな外観再現性を備えたエラストマー樹脂を採用しました。また、ウインカーコネクターをマウントラバー内に配置し、現代的でスマートな外観に寄与しています。

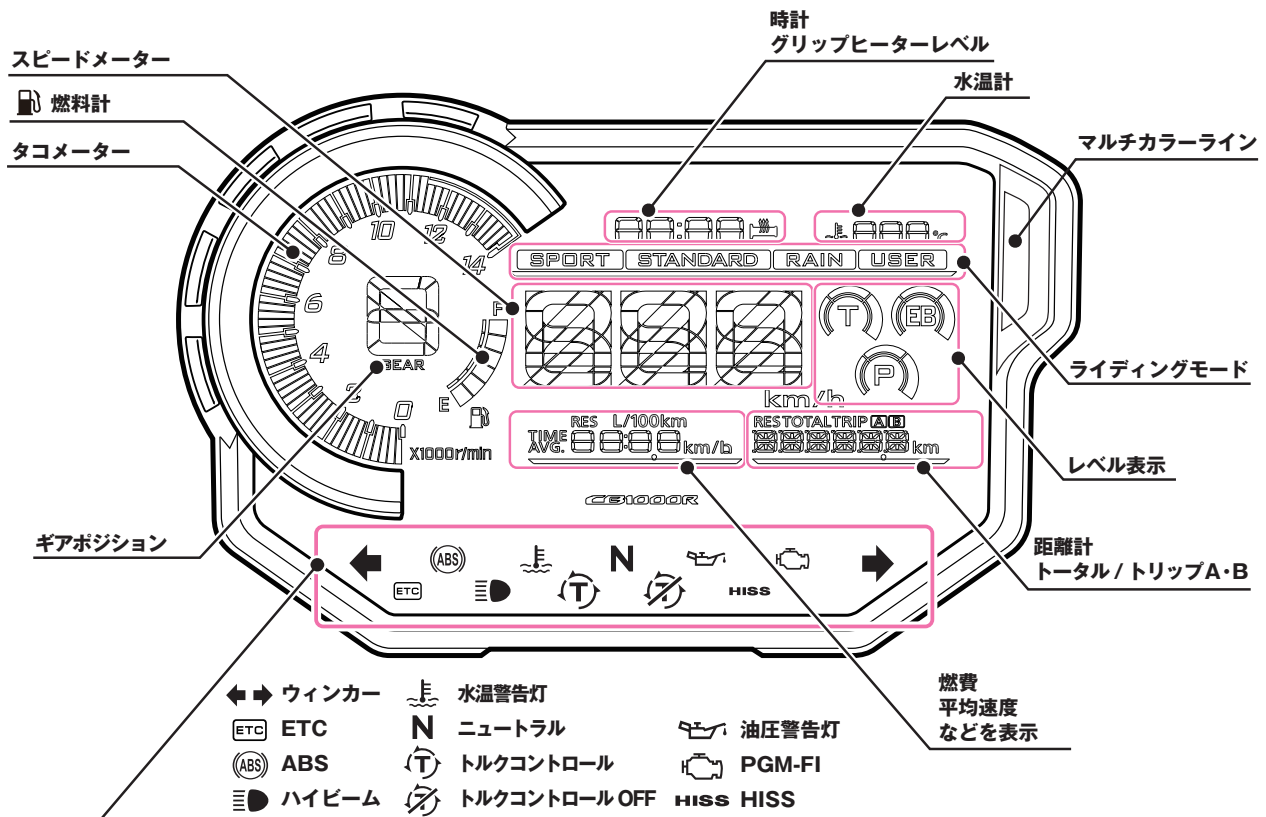
●ハーネス

ハーネスが外観上に極力見えないように、通し方や、カバーを用いるなどの配慮をしています。

●メーター(1)

新しいCB1000Rのメーターには、軽量化とともに、多くの新しい特徴を盛り込みました。小型化を図りながらライダーに豊富な情報を提供するために液晶部を最大化。立体的なギアポジション部の周囲に金属質感による円弧状の枠を配した上、端部までの表示部全面をフラットなアクリルで覆った特徴的なメーターデザインとしました。また、メーターコネクターをトップブリッジ裏に配置するなど、ユニットとしてスッキリとコンパクトにまとめ、完成車の印象的なシルエットに寄与しています。

■メーター、インジケーター配置図



■メーター (写真は欧州仕様車)

●メーター(2)

表示の特徴

- 各表示には現代的な印象の新しいHondaオリジナルフォントを採用
- CB1000Rロゴマークの発光表示
- 周囲の明るさに連動し、液晶画面を自動調光
- 車両の情報を一目で伝える8色のマルチカラーライン表示を採用

マルチカラーライン表示は、左ハンドルのSELスイッチ操作により以下の選択を可能としました。

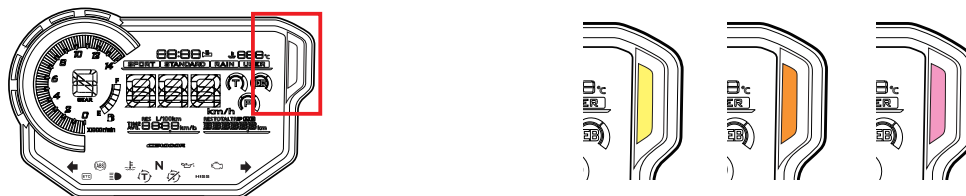
1. シフトアップ連動モード(WHITE)(カラー)：エンジン回転数が設定したシフトアップポイント付近になった場合の表示を選択できます。

(WHITE) 白色が点滅、さらに回転数上昇とともに点滅周期が早まる

(カラー) 黄色が点灯、回転数上昇とともに橙色→ピンク色に変化

(WHITE) 白色が点滅、さらに回転数上昇とともに点滅周期が早まる

(カラー) 黄色が点灯、回転数上昇とともに橙色→ピンク色に変化



2. 燃費連動モード：燃費が良い走行状態では水色が点灯、より燃費が良い走行状態には緑色が点灯

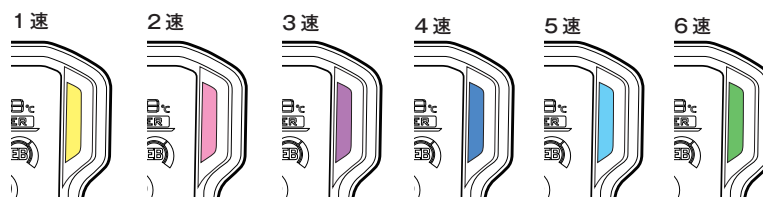
(+エンジン高回転時は1-(カラー)が作動)

燃費が良い走行状態では水色が点灯

より燃費が良い走行状態には緑色が点灯

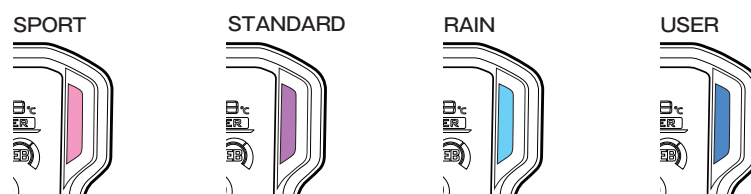


3. ギアポジション連動モード：現在何速に入っているかを色別に表示 (+エンジン高回転時は1-(WHITE)が作動)



4. ライディングモード連動モード：ライディングモードの選択状態を色別に表示

(+エンジン高回転時は1-(WHITE)が作動)



その他：・ハンドルスイッチでの入力と呼応するように白色が発光

・時刻表示が1:00、2:00など、毎時00分となると白色が発光

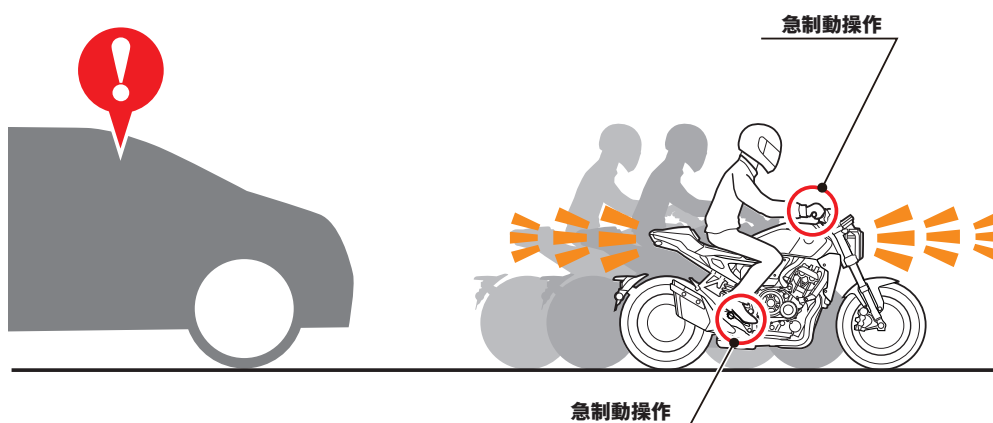
・燃料計がE状態となるタイミングで 橙色 が15秒間発光

・イグニッションスイッチ ON/OFF 時とエンジン始動時に発光・変色し、高揚感を演出

●エマージェンシーストップシグナル

急ブレーキ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しています。ABSモジュレーターが56km/h以上で走行している時の急ブレーキを判定し、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す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作動イメージ図



●ウェーブキー

ウェーブキーを採用することで、より質感を高めるとともに、盗難抑止効果にも寄与させています。



■ウェーブキー (写真は欧州仕様車)

お客様の用途や好みを反映することで所有する満足感をさらに高める純正アクセサリを用意しました。CB1000R開発チームによる同時開発により、機能性はもとより車体との高いマッチングを図っています。



シングルシートカウル

標準装備のピリオンシートと交換することで、CB1000Rのカフェレーサーイメージを強調したシングルシートに。車両本体のキーを使用したロック開閉式で、シート下の収納スペースをそのまま使用することが可能です。

※シングルシートカウル装着後は自動車検査証の記載事項の変更(乗車定員2名→1名)が必要です。



アルカンターラシート(メイン)

※写真はアルカンターラシート(メイン)

カラーに統一感をもたせたアルカンターラ仕様。高級感のあるダブルステッチ仕上げ。

アルカンターラシート(ピリオン)

カラーに統一感をもたせたアルカンターラ仕様。高級感のあるダブルステッチ仕上げ。



アルミフロントフェンダーパネル

フロント周りのデザインを引き立て、質感を高めます。



アルミハガーパネル

リア周りのデザインを引き立て、質感を高めます。



リアシートバッグ

ピリオンシート形状にマッチしたシンプルで機能的なシートバッグ。バッグ左右に小物を収納可能。レインカバーを同梱しています。

※取り付けには別売のリアシートバッグ取付アタッチメントが必要です。

リムストライプ

足周りをドレスアップし、スポーティーな印象を引きたてます。

●カラー:デジタルシルバーメタリック

クランクケースリング(左用)

エンジン周りのアクセントとしてスタイルを引きたてます。

アクセサリソケット

●取付位置:メーター左側 ●防水キャップ付
●使用範囲:定格12W(12V1A)まで使用できます。

アラーム

車体の揺れや移動を感知してアラーム音で警告し、盗難抑止効果を発揮します。

※取り付けには別売のアラーム取付アタッチメントが必要です。
※別売のインジケータランプを接続すると効果的です。

※写真はすべて欧州仕様車です。

主要諸元



CB1000R 主要諸元	CB1000R	
車名・型式	ホンダ・2BL-SC80	
全長(mm)	2,120	
全幅(mm)	790	
全高(mm)	1,090	
軸距(mm)	1,455	
最低地上高(mm)★	138	
シート高(mm)★	830	
車両重量(kg)	212	
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) 22.5 (60)〈2名乗車時〉 WMTCモード値★(クラス)*3 16.7(クラス3-2)〈1名乗車時〉	
最小回転半径(m)	3.0	
エンジン型式	SC80E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒	
総排気量(cm ³)	998	
内径×行程(mm)	75.0×56.5	
圧縮比★	11.6	
最高出力(kW[PS]/rpm)	107[145]/10,500	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	104[10.6]/8,250	
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	2.538
	2速	1.941
	3速	1.578
	4速	1.363
	5速	1.217
	6速	1.115
減速比(1次*/2次)	1.604/2.933	
キャスト角(度)★	25°00'	
トレール量(mm)★	100	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C (58W)
	後	190/55ZR17M/C (75W)
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(プロアーム)
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。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量な機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/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。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。