

CB1100 / CB1100 EX

製品説明書



2010年のデビュー時以来CB1100は早くも4年が経過します。これからのCBのあり方を考え、CB1100の開発コンセプトを継承した上で、どのように育てるかといった議論を繰り返し、商品魅力を以下のように設定しました。

「熟成：更なる深化」

このコンセプトに基づき

- 「乗りやすさ、安心感」はそのままに「CBらしさ」を深めること。
- 「やっぱりCBだ」と言われる魅力をしっかり創り上げること。

を目標に開発を進めました。

■CB1100



■CB1100 EX



機種コンセプトは既存の「鷹揚、ゆったり乗る、見せる、魅せられる」を継承。スタンダードは、CB1100のデビュー以来好評いただいている外観をキープしながら、新たに走り・乗り味といったバイクの原点を中心にブラッシュアップを図りました。

CB1100 EXは、CB1100の魅力さをさらに向上させるため、走り・乗り味に加え、外観を一新して、質感・仕上げといった造り込みを実施し、よりトラディショナルなイメージを深めました。エンジンは往年のCBを彷彿とさせるサウンドを表現。細部にわたり質感を向上させました。

また、CB1100/ CB1100 EXともに新たに6速ミッションを採用し、クルージングの心地よさを演出。PGM-FIのセッティング変更との相乗効果で燃費も向上しています。シートはスタンダードには好評をいただいているe-cushionを採用。EXにはワディングを施し、さらにクッションに厚みを持たせたシートを採用しました。

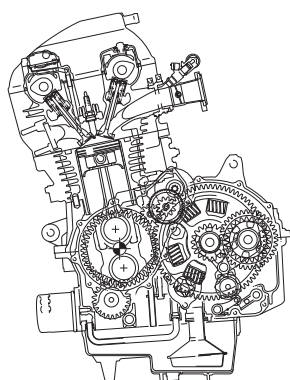
■CB1100**■CB1100 EX**

エンジンはPGM-FIのセッティングを変更することで低回転領域の力強いトルクと走り味を両立。また、ミッションは力強いトルク特性の獲得に伴い6速ミッションへと変更しました。

リッターオーバーの空冷直列4気筒エンジンがライダーと会話するかの如く、その「うなり」を強調するのがエンジン回転数で2800から3200の間です。今まではその独特の唸りを感じる、サウンドやバイブレーションは80km/hまででした。今回は高速道路での移動で多くの時間を共にする100km/hで「うなり」と心地よさを感じていただける仕様としました。

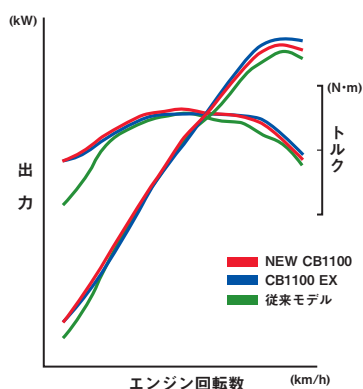
ミッションは、これまでの5速から6速へと変更しました。同サイズのクランクケースへの搭載は従来の技術では困難と考えられていましたが、ベアリングの全幅を効率よく短縮するなど、内部スペースの見直しを行うことでトランスミッションスペースを拡大。6速ミッションを同サイズのクランクケースへ格納可能にしました。

■エンジン構造断面図

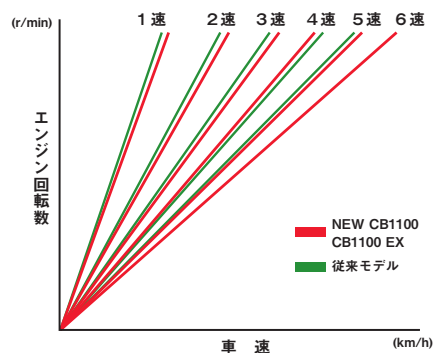


NEW CB1100 / CB1100 EX

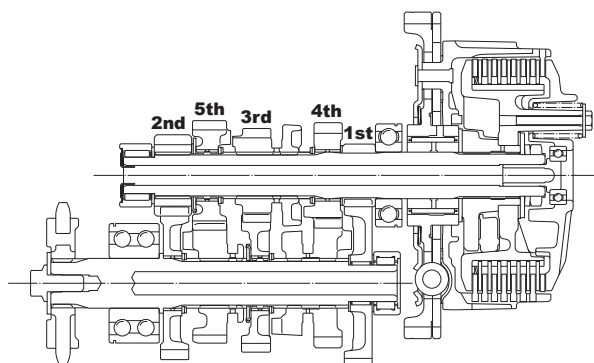
■出力特性比較イメージ



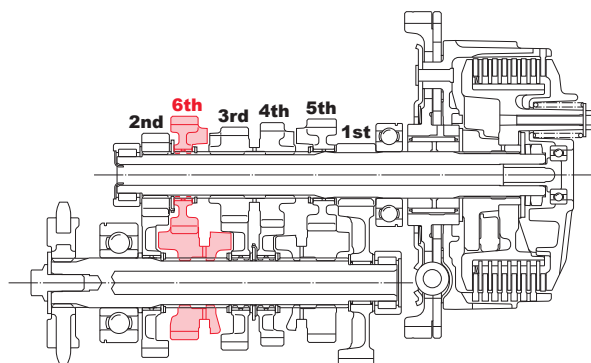
■車速線図比較イメージ



■トランスミッション構造断面図



従来モデル

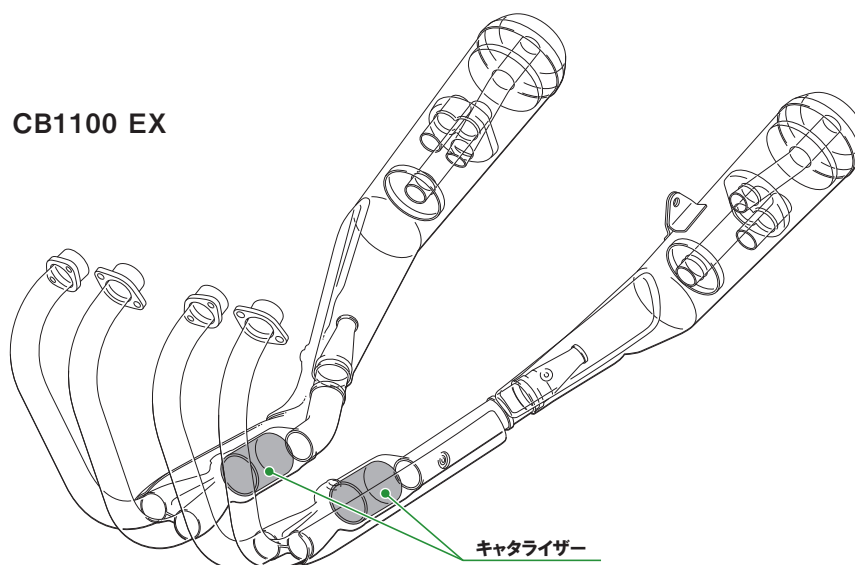
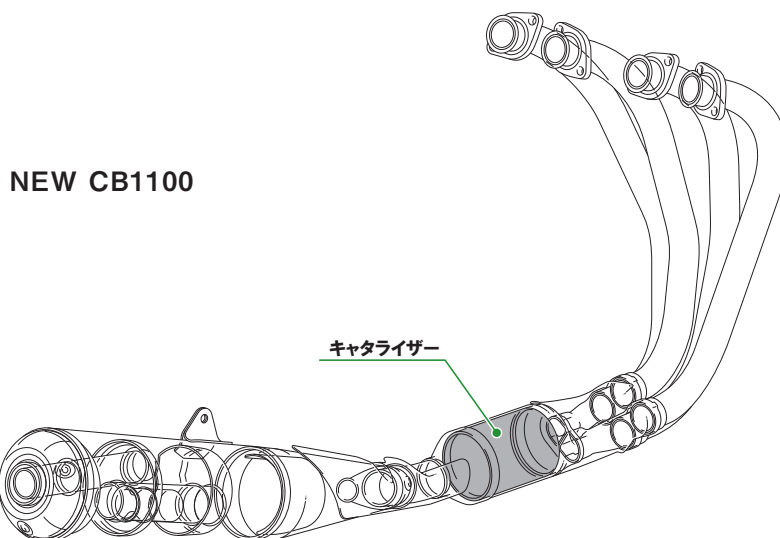


NEW CB1100 / CB1100 EX

2010年から日本国内で販売してきたCB1100は国内の道路事情と法規適合性を両立させるため、吸気・排気にそれぞれデバイスを装着してきました。今回の2014年モデルは吸気・排気のエアマネジメントを変更し、新法規に適合した仕様になっています。特に排気の原因音感にこだわり、マフラーの第一室の容量変更及び、グラスウールを廃止しています。

これは、2013年にデビューした欧州向けの排気形態がベースで、ヨーロッパの丘陵地帯において1100ccのトルクを十分に味わう事ができる出力特性でもあり、発売以来ご好評いただいております。今回は輸出仕様として鍛え上げられた実績を国内のお客様へお届けすることになりました。

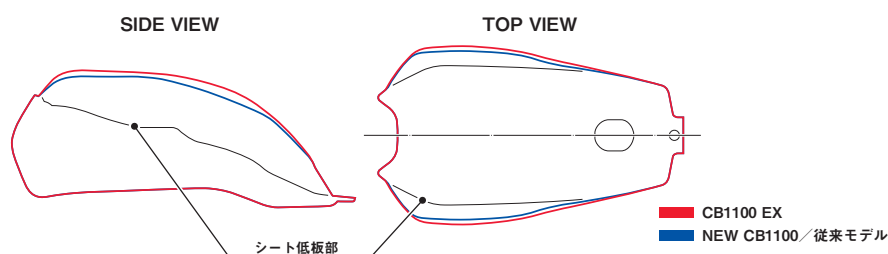
また、CB1100 EXはシンメトリーな美しさを追求すると共に、空冷らしい骨太のエンジンフィールをいっそう堪能できる2本出しマフラーを採用しました。



CB1100 EXはネオクラシックなベストバランスを効果的に演出するために、プロポーションを見直し以下の変更を行っています。

●CB1100 EXのフューエルタンクは、CB1100に対し、従来比、約3L容量アップしながら最適なサイズとバランスに配慮しています。CB1100らしさを踏襲しつつもプレスラインを変更し、よりトラディショナルな落ち着いた佇まいを演出するなどのモディファイに加え、跨った時にタンクの両側からエンジンのヘッドカバーやフィンが見えることや、面の張り具合に注力した作り込みとしています。また、タンクの形を強調するピンストライプは踏襲しています。

■フューエルタンク形状比較



●シートはライダー側のクッション厚を20mmアップし、跨った際の膝まわりに余裕を持たせたライディングポジションとしました。また、ピリオン側のシートボトムラインも下げて、たっぷりとしたボリュームのルックスに。座面には質感が高く、シンプルで飽きの来ないパターンニングのワディング処理を採用し、見た目にも座り心地の良さそうな質感と形状を感じて頂けるようデザインしました。

●アップハンドルに合わせて、ヘッドライト/ウインカーの位置を上方に25mmアップしスッと背筋の伸びた姿勢を演出、完成車としてよりバランスの取れたイメージとしました。

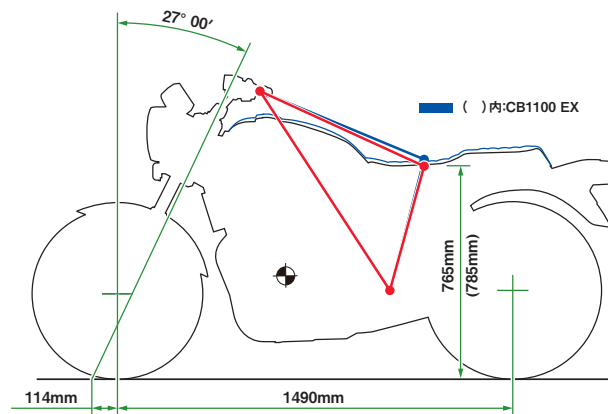
●よりトラディショナルな落ち着いた佇まいを演出するために、サイドカバーの形状を横長の形状に変更し、さらにシート下端及びガーニッシュの角度を水平方向に変更しています。

●リアホイールのリムをしっかり見せ、タンクボリュームとバランスさせるための、長過ぎず短すぎないベストなマフラーの長さとお筒径を設定しました。



CB1100は既存のライディングポジションを踏襲し、リッタークラスながら750ccクラス並みの取り回し性を実現しています。CB1100 EXはボリュームのあるシートを採用することで、大型ネイキッドバイクのサイズ感を追求しながら、丸みを持たせたサイドカバーの形状で足つき時のフィット感を高めています。

■ライディングポジション / デイメンション



NEW CB1100/CB1100 EX



- サスペンションは、フロントに正立タイプ、リアはメッキ処理が施された単筒タイプ。プリロードアジャスターにより、フロント無段階、リア5段階の設定を可能としています。
- ブレーキは、フロントに対向ピストン4ポットキャリパーを採用し、 $\phi 296\text{mm}$ のフローティングディスクをダブルで装着。リアは $\phi 256\text{mm}$ のシングルディスクとシングルポットキャリパーを採用。また、ABS (アンチロック・ブレーキ・システム)をタイプ設定しています。
- タイヤはフロント110/80R18、リア140/70R18。様々なバンク角で接地面の均一化が図れる断面形状により、豊かな接地感とクセのないスムーズさの双方に配慮しています。
- CB1100 EXは、アルミ製のハブとリムを採用したワイヤースポークホイールにより質感を高めています。

CB1100



CB1100 EX<ABS>



CB1100 EX



●メーター

メーターカバーには金属素材を使用し質感を追求。文字盤にはスピンヘアライン加工を施しています。CB1100 EXはより高い質感の白指針にクロームメッキの指針軸とグリーン文字盤のコンビネーションを採用しました。各インジケーター類はブラックアウトされ、消灯時はモダンに、点灯時は視認しやすいデザインに。センターに集中レイアウトされた大型液晶には見やすいネガ表示を採用するとともに、ギアポジションインジケーターや燃費など豊富な情報を表示することができます。CB1100については色調を変更し、赤指針とブラック文字盤を採用し、スポーティー感を演出しました。



CB1100



CB1100 EX

●バフがけやメッキ処理など、こだわりのパーツ群

平面的なパーツのバフがけのみではなく、シリンダーヘッドカバーやステップホルダー、さらにAIリードカバーなど、曲面や複雑な形状をもつパーツにも丹念にバフがけを行い、金属が持つ素材感と高い質感を追求しています。

■バフ掛けを施したエンジンサイドカバー。



CB1100 EX

■アルミボディーのメッキウインカー。



CB1100

■クロームメッキを施したスチール製の前後フェンダー。



CB1100 EX



CB1100 EX<ABS>

■その他、トップブリッジやクランクケースカバーなどにもバフ処理を行っています。

その他の装備

CB1100 / CB1100 EX

- 左右の「HONDA」ロゴに墨塗装を施したエンジンカバー。



- 「CB1100」の立体エンブレムを採用したサイドカバー。(CB1100 EX)



- 専用のUロック(別売)が収納可能なスペース。
- シート下収納スペース。
- 積載に便利な荷掛けフック。
- ヘルメットホルダーはキーロック式に加え、シート下にも装備。
- Hondaが独自に開発した盗難抑止機構「H・I・S・S(Honda Ignition Security System)」を搭載。またアラーム(別売)にも対応。

E Package

CB1100 / CB1100 EX

ツーリングを楽しみたいライダーの方に、ETC、グリップヒーター及び専用インジケーターステップランプを標準装備した「E Package」をタイプ設定しました。

※CB1100 EX<ABS>のみ:受注生産。

※CB1100 EX<ABS> E Packageは「Honda 二輪ETC標準装備車取扱店」で販売いたします。

主要諸元

CB1100 / CB1100 EX

CB1100 []内はEX、〈 〉内はABS仕様、【 】内はEX<ABS> E Package

車名・型式	ホンダ・EBL-SC65	
全長/全幅/全高(mm)	2,205/835/1,130【1,145】	
軸距(mm)	1,490	
最低地上高(mm)	125【135】	
シート高(mm)	765【785】	
車両重量(kg)	244〈246〉【257〈259〉】【260】	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率*1	国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h)	30.0【31.0】(60)〈2名乗車時〉
(km/L)	WMTCモード値(クラス)*3	18.2【18.6】(クラス3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)	2.7	
エンジン型式	SC65E	
エンジン種類	空冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒	
総排気量(cm ³)	1,140	
内径×行程(mm)	73.5×67.2	
圧縮比	9.5	
最高出力(kW[PS]/rpm)	65【88】/7,500【66【90】/7,500】	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	93【9.5】/5,000【91【9.3】/5,500】	
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【17】	
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	3.083
	2速	1.941
	3速	1.478
	4速	1.240
	5速	1.074
	6速	0.964
減速比(1次/2次)	1.652/2.222	
キャスター角(度)	27°00'	
トレール量(mm)	114	
タイヤ	前	110/80R18M/C 58V
	後	140/70R18M/C 67V
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
	後	スイングアーム式
フレーム形式	ダブルクレードル	

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■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き、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。

赤字は2014年11月訂正