

CB1100EX CB1100RS CB1100

製品説明書



CB1100 EX (Type I)



CB1100 RS



CB1100 E Package

Honda市販スポーツバイクの歴史は1959年発売のベンリイ CB92 スーパースポーツに遡ります。その後、ドリーム CB72 スーパースポーツ(1960年)、ドリームCB750 FOUR(1969年)、CB400 FOUR(1974年)、CB750F(1979年)、CB1000 SUPER FOUR(1992年)など、時代を代表するモデルを発売し、それらは現在でも深く愛され、オーナーによって大切に守られています。

これらのモデルに代表されるCBは60年近い歴史の中で、常に幅広いお客様に磨かれ、育て続けられることでHondaスポーツバイクの代表的なブランドとなっています。

CB1100は、このように継続、発展してきたCBの伝統を象徴するモデルとして2010年に発売されました。当初、主に日本のお客様を想定して開発されましたが、2013年モデルからは欧州や北米でも販売され、2014年にはCB1100 EXを追加。日本オリジナルのトラディショナルなスタイルは欧米でも根強い支持をいただいています。

私達は新しいCB1100の開発に際して、歴代のCB同様、機能面での進化に加えて、「CB1100だからこそ得られる楽しみ」に着眼し、それを推し進めた「さらなる価値の明確化」を課題としました。そして、多くのモデルを乗り継いできた経験豊かなライダーを中心に評価いただいている「走っている時のみならず、磨き、眺め、語らう時の充実感」をさらに深めたいと思いました。

私達はまた、この「所有する喜びを深めた伝統的な車体構成を持つオートバイ」を、より若い人達にも味わっていただきたいと思っています。そしてそれを価値あるものとして将来に継承していくために、ハンドリングや運動性能の傾向が異なる新たな方向性の提案、換言して「走りの質」を上げたいと考えました。

開発テーマは

**「シンプルでエモーショナルな佇まい」を深め、「走りの質」を上げる
色褪せない伝統 空冷直4“THE CB”**

その実現にむけて、今回CB1100 EXのモデルチェンジと併せ、新たにCB1100 RSを追加します。

新しいCB1100 EXは、伝統的な車体構成を継承しながら「所有する喜び」をさらに深めるため、外観や仕様の大幅見直しを図りました。

新たに追加するCB1100 RSは、新しいCB1100 EXと共通の「所有する喜び」を深めたスタイルで、今まで以上に若いお客様も1100cc空冷直列4気筒DOHCエンジンのポテンシャルを引き出したくなるような、走りの楽しさを提供する足まわりと組み合わせることで、CB1100の世界を広げます。

新しいCB1100シリーズには、同じ熊本製作所の敷地内で営業、開発、製造部門が一体となって2014年から進めてきた、「お客様の喜びを最大化するために作り手の意識を変えること」を柱とする「抜本的ものづくり改革」の成果が存分に反映されています。今回のモデルチェンジを機に、従来からの機能面の品質熟成に加え、さらなる外観品質向上にも取り組みました。アルミパーツの仕上げなど質感に配慮するとともに、ネイキッドバイクの顔とも言えるフューエルタンクのフランジレス化による美しさ、さらに塗装品質の向上に取り組みました。量産にあたっては、生産現場が数十年にわたり洗練させてきた製造工程の見直しを必要とする技法にも踏み込んで「技術」と「技能」の融合を図りました。

その結果新しいCB1100シリーズは、より一層「温かみを感じる」「思わず手を触れたくなる」造りと仕上げにより「所有する喜び」を深められたと考えています。

新しいCB1100シリーズに触れたお客様が、ある時ふと細部の造りなどに気付き、より深い満足感を得ることがあれば、ものづくりに携わる者としてこれ以上の誇りはありません。

なお、日本市場向けには、特に日本のお客様から高い支持をいただいている、2010年以來の端正なデザインを持つオリジナルのCB1100も併せて継続販売します。新しいCB1100 EX、CB1100 RSと同仕様のエンジン、マフラーを採用することで環境対応とサウンドの質感を向上させました。

■CB1100 EX
(Type I)



■CB1100 RS



スタイリングのねらいは

「所有する喜び」の追求

2010年の発売以来お客様に高い支持をいただいている、空冷直列4気筒DOHCエンジンを搭載したネイキッドスタイルがCB1100シリーズを印象付ける特徴です。新しいCB1100シリーズでは、このトラディショナルなシルエットを成立させている車体パッケージングを踏襲しつつ、また、走りの楽しみを拡げるCB1100RSの追加も踏まえ、よりスポーティーなイメージを目指しました。「所有する喜び」をさらに深めることを目的として、構成部品一つ一つの形状、仕上げのみならず、それらを組み合わせた完成車としてのバランスや質感の調和に注力して作り込みました。



■CB1100 EX (Type I)



■CB1100 RS

●フランジレスフューエルタンク (CB1100 EX、CB1100 RS)

走っている時のみならず、眺め、磨き、メンテナンスするという、愛車と付き合う時間全ての充足感をより深めるため、フューエルタンクでは、思わず手を触れたくなるようなフォルムを追求。往年のCBからの血統を感じさせるとともに、彫りの深い曲面基調のフォルムを実現するために、従来よりも工程を増やして製造されたスチール製のフランジレスフューエルタンクを採用しました。タンク底板を縁取るシーム溶接のフランジを排除することで、手作り品のような温かみのある立体感を実現しました。また、このフューエルタンクのシルエットをより活かすため、フューエルキャップをエアプレーンタイプに変更するとともに、クロームメッキを施した専用の「HONDA」ロゴ立体エンブレムを採用しました。

絞り込まれたニーグリップ部や徹底的に詰められた周辺部品とのクリアランスなど、エンジンやフレームとの一体感をより一層感じさせる、凝縮感のある佇まいを実現しています。



■CB1100 EX (Type I) フューエルタンク

●サイドカバー、シートまわり (CB1100 EX、CB1100 RS)

トラディショナルなオートバイらしいシルエットを守るため、個々の車体構成部品を機能的な形状に作り込むと同時に、完成車としてそれらの調和を図ることも重視。フューエルタンクの造形と並行してサイドカバーやシートまわりも新設計しました。さらに、各パーツの仕上げには、質感の違いによるコントラストを持たせることで各々の美しさを際立たせました。

アルミプレス製サイドカバーは、熟練した技能者が手作業でバフ仕上げによるヘアライン加工を施し、素材の持つ質感を引き出しました。また、これと組み合わせられるエアクリナーカバーも形状を見直すとともに一部をクロム仕上げとしました。

従来モデルからクッション形状の見直しを図ったシートは、CB1100 EX、CB1100 RSそれぞれの性格によりふさわしい仕上げとするために、新設計のクッション部を共通としながら表皮を専用仕様としています。

CB1100 EXのシートは、従来からのゆったりした乗り味をイメージさせる厚めのワディング※を採用した仕上げとしました。

CB1100 RSのシートは、前後縦方向のワディングを採用することで、よりスポーティーなイメージを演出しました。

これらに合わせ、シート下端ラインに沿わせた形状のスチールパイプと鍛造ジョイント部からなるリアパイプを新採用。CB1100 EXはクロムメッキ、CB1100 RSは黒塗装仕上げとしています。

※多層構成の表皮



■サイドカバーのヘアライン加工



■サイドカバー



■CB1100 EX (Type I)



■CB1100 RS

●ステップまわり (CB1100 EX、CB1100 RS)

アルミダイキャスト製のステップホルダーは、完成車としてよりコンパクトに見せるように新設計のマフラーとあわせステップホルダーも新規デザインとし、さらには仕上げ面の美しさが強調できる形状にしています。また、新規デザインのブレーキペダルとチェンジペダルは、ともに軽さと美しさを兼ね備えたアルミ鍛造部品を採用しています。



■アルミダイキャスト製ステップホルダー



■CB1100 EX (Type I) ステップまわり (右側)



■CB1100 EX (Type I) ステップまわり (左側)

●トップブリッジ、ボトムブリッジ (CB1100 EX、CB1100 RS)

アルミキャスト製のトップブリッジは、フェールタンク形状など周辺部品との調和を図りながら、曲面を強調したバフクリア仕上げの質感が際立つ新デザインとしました。ボトムブリッジは、フロントフォークの保持位置を従来よりも高い位置に設定し、完成車のトラディショナルな外観に寄与しています。

なお、CB1100 EX と CB1100 RS のトップ、ボトムブリッジは同意匠としましたが、それぞれのフロントフォークインナーパイプの太さに対応しています。



■CB1100 EX (Type II) トップブリッジまわり

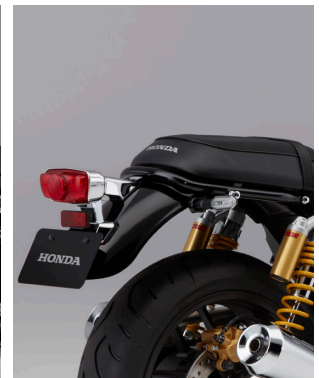
●リアフェンダー (CB1100 EX、CB1100 RS)

スチール製のリアフェンダーは、フェールタンク形状などとの調和を図るため、従来よりも丸みを持たせた断面形状としました。また、表面処理はモデルの性格に合わせ、CB1100 EXでは高級感を感じるクローム、CB1100 RSではスポーティーなブラックとしました。

さらに、リアタイヤ前側に配置される部品 (リアフェンダーB) の形状を見直すことで、よりタイヤ外形との調和を図り、シルエットを一層すっきりと見せています。



■CB1100 EX (Type I)



■CB1100 RS

●ディテールへの配慮 (CB1100 EX、CB1100 RS)

タンク、シート、サイドカバーなどの形状見直しとともに、ディテールにおいても所有感をより深めるために配慮しました。

リアブレーキ配管は、従来モデルでは右側スイングアームの上面に沿って通していましたが、下面に変更することで配管が目立たないすっきりとした外観としました。

また、チェーンケースも従来の樹脂製からアルミプレス製とすることで質感を向上させました。

これら、隅々まで配慮された飽きのこない造りと、単なる形状変更にと留まらず、より時間を掛けた製法への変更を厭わずに、高い質感を求め仕上げたのが新しいCB1100 EXとCB1100 RSです。



■CB1100 EX (Type I)



■CB1100 RS

●新設計のアルミリム、ハブ+ステンレススポーク (CB1100 EX)

ゆったりとした走り味を提供する、よりトラディショナルな姿と軽量化を目指し、また、いつまでもその美しさを維持しやすいようにCB1100 EXではホイールをアルミリム、ハブ、スポークともに新設計しました。

従来の前後各48本のスチール製亜鉛メッキスポークから、前後各40本のステンレス製スポークに変更。これにより耐食性と光沢を向上させ、スポークホイールならではの美しさと輝きを維持しやすく、また、より“手入れしやすい”スポーク配列としました。さらに、切削クリア仕上げの前後ハブを小径化することでより長いスポークを採用。足まわりのすっきりしたトラディショナルな印象に寄与しています。



■CB1100 EX<Type I> フロントホイール



■CB1100 EX<Type I> リアホイール

●足まわりとライディングポジション変更 (CB1100 RS)

今回のモデルチェンジを機に、より積極的な走りも楽しんでいただくために追加したCB1100 RSは、CB1100 EXとは旋回フィールを変えるため、前後ホイールにアルミキャスト17インチホイールと幅広タイヤを装着するとともに、キャスト角を26度としました。また、運動性能とのマッチングを図るために新設計のローハンドルを採用し、ライディングポジションはより前傾としました。

足まわりは、2ピースボトムケースフロントフォーク、リザーバータンク付きリアダンパー、新設計アルミスイングアームなど、軽快な走りを実現する装備としました。

さらに、より軽快なフォルムの樹脂製フロントフェンダーを採用、フロントディスクのフローティングピンを10ピン仕様とすることなどにより、一層スポーティーな印象としています。



■CB1100 RS



■CB1100 RS フロント足まわり

●カラーリング

新しいCB1100シリーズのカラーリングでは、塗料から見直しを図った「高品質外観クリア塗装」を採用。下地の水研ぎと手塗りを重ねたような平滑度の高い塗面により、フューエルタンクの曲面は一層クリアに景色を映しこみます。

CB1100 EXでは3色、CB1100 RSでは2色のカラーバリエーションを用意しました。

また、CB1100 EXではシリンダーヘッドの色をシルバーとすることで、よりトラディショナルな印象を演出しました。

CB1100 EX (Type I) / CB1100 EX (Type II)
(写真は全てType I)



■キャンディープロミネンスレッド



■パールサンビームホワイト



■パールシャイニングイエロー

CB1100 RS



■グラファイトブラック



■キャンディープロミネンスレッド

CB1100 / CB1100 E Package
(写真はCB1100 E Package)



■パールグレアホワイト

●車体のねらい

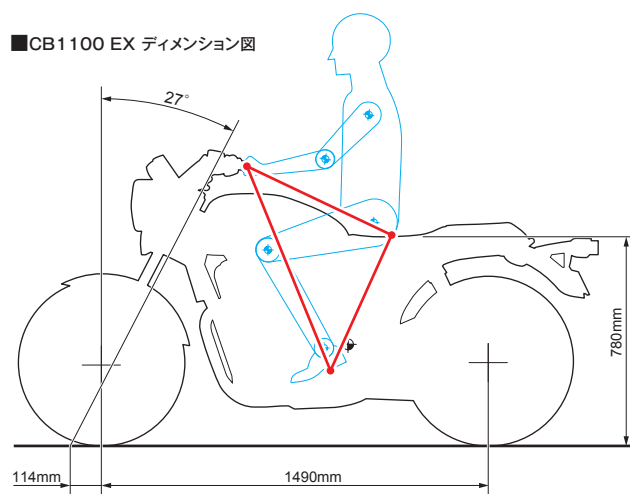
CB1100の“鷹揚”な走りをベースとして、より幅広いお客様の嗜好に応えることを目的に、ハンドリングのキャラクターを変えた2種類の仕様を用意しました。

車体のねらいとして

新しいCB1100 EXは

構えずに楽しめる安定感のある乗り味

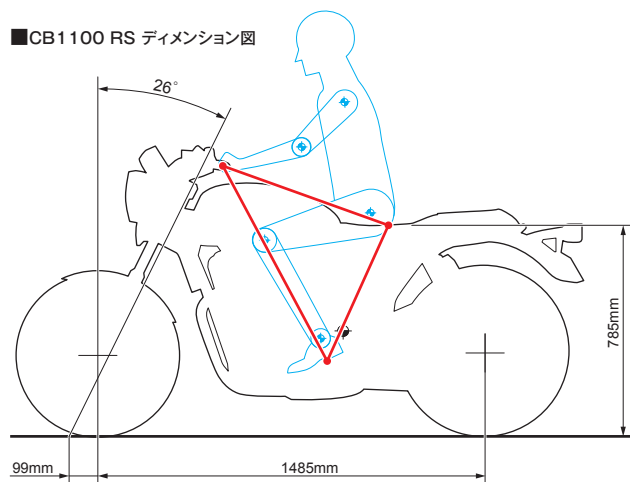
アップライトなライディングポジションに18インチのスポークホイールを装備。周囲の景色を感じながらゆったりとした走りを楽しんでいただけます。



CB1100 RSは

より軽快感のあるスポーティーな乗り味

キャスト角を変更した車体に17インチのアルミホイールを装備。前傾ライディングポジションと併せてより積極的に走りを楽しむシーンも視野に入れました。



●ハンドル(CB1100 EX、CB1100 RS)

CB1100EXでは、アップライトなライディングポジションのCB1100 EX〈Type I〉(アップハンドルタイプ)と、スポーティーなライディングポジションのCB1100EX〈Type II〉(ローハンドルタイプ)を設定しています。

CB1100 RSはスポーティーなローハンドルのみの設定となります。



■CB1100 EX〈Type I〉 アップハンドル



■CB1100 RS ローハンドル



■CB1100 EX〈Type II〉 ローハンドル

●サイドスタンド傾斜角見直し

サイドスタンド駐車状態の角度を見直し、従来より浅くすることでサイドスタンド駐車時からの引き起こし荷重を約17%低減し、ライダーへの負担軽減を図っています。



■CB1100 EX〈Type I〉 サイドスタンド

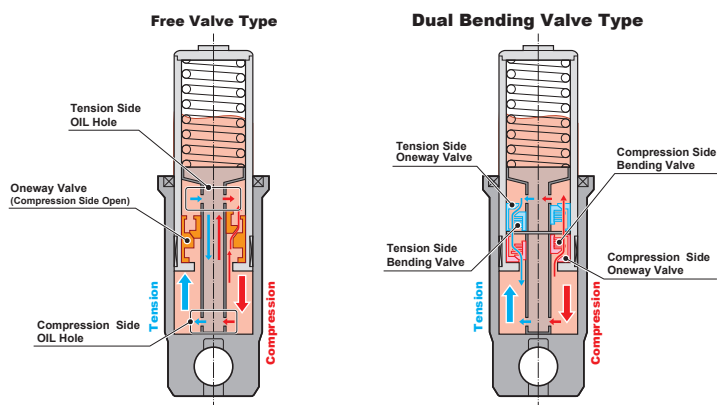
●フロントフォーク (CB1100 EX、CB1100 RS)

フロントフォークには、従来通りの外観としながら上質な乗り心地に大きく寄与するショーワ製SDBV (ショーワ デュアル ベンディングバルブ) を新採用。

減衰力を発生させるバルブを2つ持つ“デュアルベンディングバルブ”により、伸び側、縮み側ともセッティングを最適化しリニアな減衰特性を実現。また、フロントと併せてリアサスペンションの減衰特性マッチングを図ることで、乗り心地の向上とともに、路面追従性向上による安心感も備えています。

CB1100 EX、CB1100 RSともに専用のパーツおよびセッティングを施すことで、それぞれの性格に最適なハンドリング性能を与えています。

■フリーバルブタイプ、デュアルベンディングバルブタイプ
構造比較イメージ図



■CB1100 EXフロントフォークキャップ部

●前後18インチスポークホイール (CB1100 EX)

フロント110/80R 18M/C、リア140/70R 18M/Cのタイヤサイズを継承しながら新設計された前後18インチホイールには、小径化された前後ハブ、より長いサイズの前後40本のステンレススポークを採用。これらにより軽量化されたホイールは、CB1100 EXの落ち着きのあるゆったりしたハンドリングに寄与しています。



■CB1100 EX (Type I)
フロントホイール



■CB1100 EX (Type I)
リアホイール

●車体ディメンション変更 (CB1100 RS)

より軽快なライディングフィールとするため、車体ディメンションを見直しました。

完成車状態でCB1100 EXに対しフレームを前傾させた車体ディメンションとし、キャスト角をCB1100 EXの27度から26度に立てて前後ホイールを17インチ化。これによりCB1100 EXとは外観だけではなく、徹底的につくりこんだ異なる乗り味のハンドリングを体感いただけます。



■CB1100 RS

●足まわり変更 (CB1100 RS)

前後17インチのアルミキャストホイールには、フロント:120/70ZR 17M/C、リア:180/55ZR 17M/Cの幅広タイヤを装着。CB1100 EXとともにL字バルブを適用し、エアチェック時のメンテナンス性を向上させました。

18インチタイヤのCB1100 EXに比べ、タイヤ外周が3%短くなることによる発進加速の違いも体感していただけると考えています。

フロントフォークには、CB1100 EXのφ41mmに対しφ43mmのインナーパイプを持つラジアルマウントブレーキキャリパー用2ピースボトムケースタイプを採用。フロントサスペンションの形式を、CB1100 EX同様、専用のショーワ製SDBVとすることで乗り心地を向上させ、リアクッションに採用したリザーバータンク付き分離加圧式倒立ダンパーと併せ、軽快なハンドリングを演出しています。

また、軽量のアルミ製スイングアームを新採用することで軽快な走りに寄与。新規のマフラー(別項参照)をより車体内側に収めるためにスイングアームの曲げ位置にも配慮し、完成車のマス集中化とともに凝縮感のあるシルエットにも寄与しています。

これら車体ディメンション変更と足まわりの主要部品見直しで、CB1100 RSは、より応答性の高い操縦フィールを獲得。空冷直列4気筒DOHCエンジンのポテンシャルをより積極的に引き出したくなるような走りの楽しさを提供します。



■CB1100 RS フロント足まわり



■CB1100 RS リア足まわり

パワーユニットのねらいは

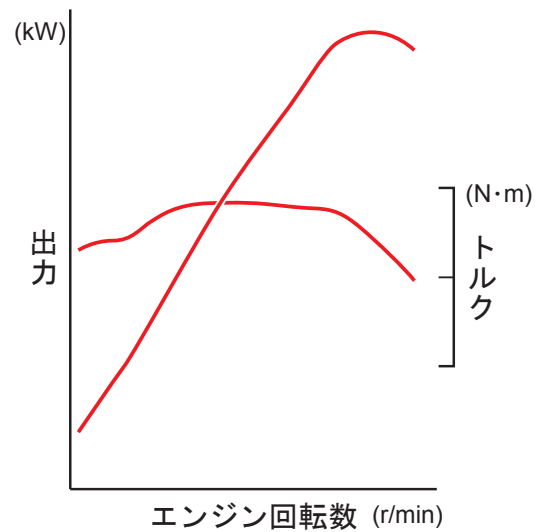
扱いやすさとサウンドの進化

新しいCB1100シリーズは従来から好評の気兼ねなく楽しめる“鷹揚”な出力特性を継承しながら、さらに扱いやすく、また、空冷直列4気筒DOHCユニットならではのエモーショナルなサウンドをさらに際立たせました。

●出力特性

エアクリナーとマフラーを新設計。従来よりも短縮した吸気ダクトと併せ、より一層高回転域の伸び感を向上させました。また低回転域では、吸気ダクトの全長と開口部形状の見直しを図り、より粘りのある低速トルクで巡航時などのゆったり感を向上させました。これらにより新しいCB1100シリーズは、さらに直列4気筒らしい吹け上がり感と力強さを実現しました。

■出力特性イメージ図



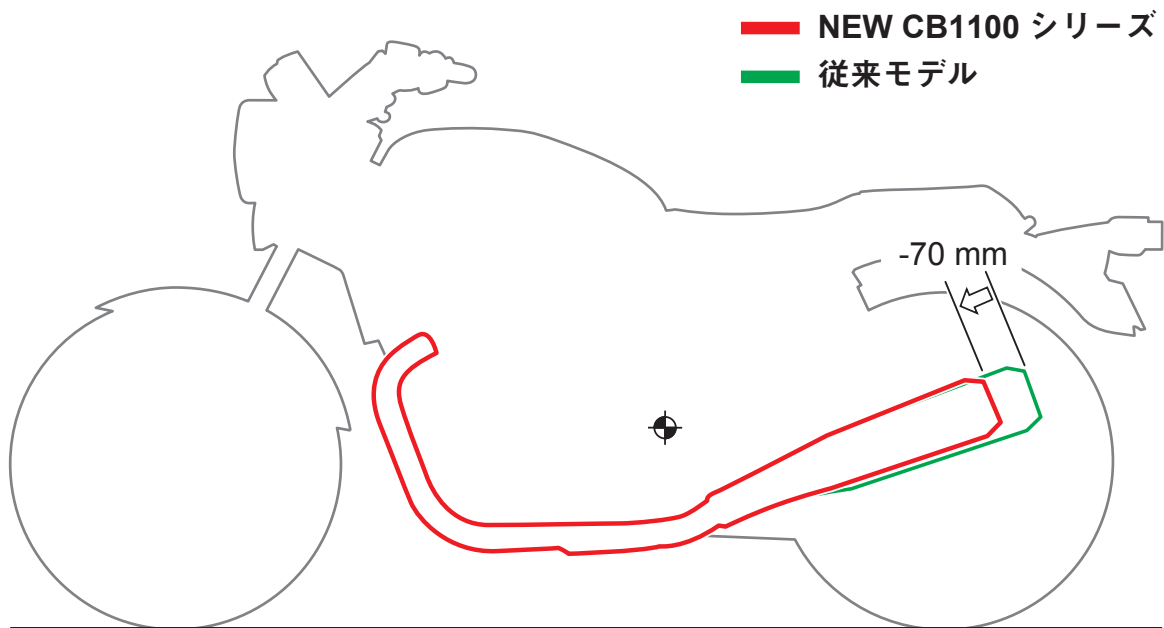
■CB1100 EX (Type I)

●マフラー

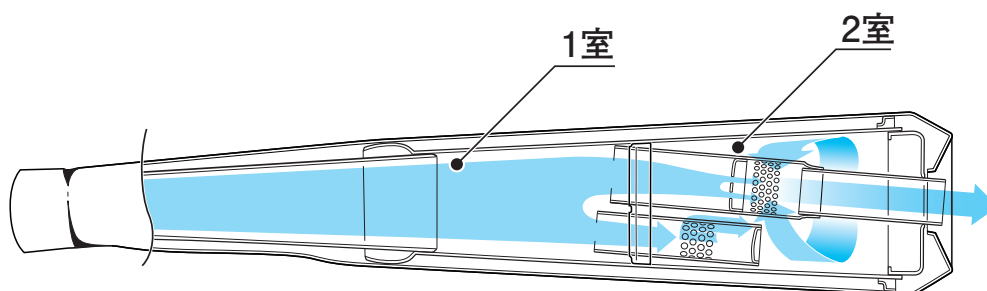
クロームメッキ仕上げによるトラディショナルなイメージを踏襲しつつ、マフラーを新設計しました。従来のCB1100 EX 同様、エキゾーストパイプを2重管とすることで熱による変色を抑えるよう配慮。完成車シルエットの凝縮感を演出するために、マフラーは内部の部品配置、構造を見直しました。従来よりも全長で70mm短く、外径を最大7%スリム化、2.4kgの軽量化を達成し、車体の取り回しやすさも向上させています。

さらに、マフラー内部を2室構造とし、各膨張室の容量と連通管の仕様を最適化。これにより、直列4気筒エンジンの原音をより忠実に伝え、パルス感のある重厚なサウンドをさらに際立たせながら最新の騒音規制をクリアしています。また、左右エキゾーストパイプ集合部に配置したキャタライザーと、キャニスターの追加により、最新の排出ガス規制に対応しています。

■マフラーボリューム比較図



■マフラー内部構造図

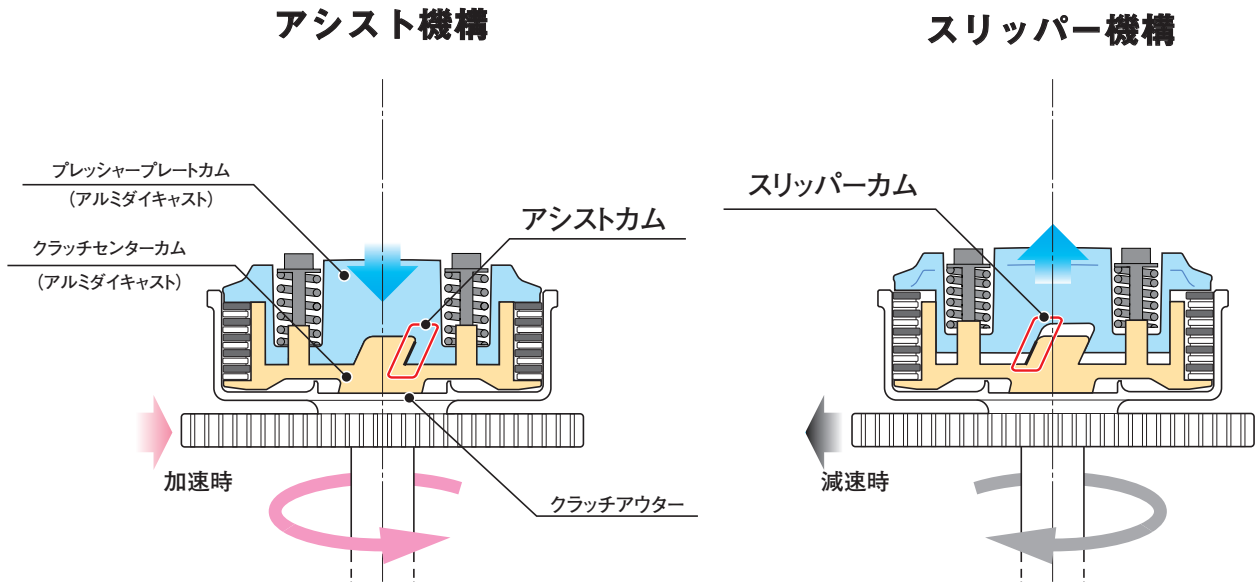


●アルミカム アシストスリッパークラッチ

新しいCB1100シリーズでは、ライダーの疲労低減とさらなる安心感向上を目的にアシストスリッパークラッチを新採用。クラッチレバーの操作荷重を低減するアシスト機能と、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ています。駆動トルクを伝える側と受け取る側双方のアシストカムとスリッパカムをアルミダイキャスト製とすることで、従来よりもエンジン単体で650g軽量化。また、クラッチレバー操作荷重も従来比で約16%軽減しました。

これらによりCB1100シリーズはさらに扱いやすさを向上させ、ライダーに、より快適でスムーズな乗り味を提供します。

■アシストスリッパークラッチ カム作動イメージ図



●灯火器、メーターまわり (CB1100 EX、CB1100 RS)

ヘッドライト、テールランプには、トラディショナルなフォルムを守りつつ、省電力化と長寿命化を目的としてLEDを採用し、洗練された外観を実現しました。

ウィンカーはCB1100 RSのシャープなデザインのLEDに対し、CB1100 EXでは従来通りトラディショナルなバルブ式とし、クラシックなイメージのφ70mm大径デザインを採用しました。

ヘッドライトは丸型のフォルムを継承。ロービームを灯体上側に配置し、ハイビーム時には全てのLEDが点灯します。

テールランプはブラケット部を含め形状を見直し、よりコンパクトなシルエットとしました。

メーターは、インジケーター部にサチライトメッキを施したカバーを追加することで外観魅力を高めながら、スピード、タコメーター下側の金属製カバーには、CB1100 EXではクローム、CB1100 RSでは黒塗装を採用し各々のキャラクターの違いを演出しました。

ホーンにはクロームのリングと取り付け部のカバーを追加。配線や取り付けボルトが見えないよう配慮しました。

また、これらの新規採用部品の配置に際して、アルミプレート製ヘッドライトステーを新設計。ヘッドライトとフロントウィンカーの配置バランスを整え、フロントフォーク周辺を一層すっきりと落ち着いた印象としました。



■CB1100 EX (Type I)



■CB1100 EX (Type II) メーター



■CB1100 EX (Type I)

●ウェーブキー (CB1100 EX、CB1100 RS)

ウェーブキーを採用。従来に比べ、キー操作感のスムーズさに加え、耐久性、質感とともに盗難抑止効果も追求しました。





リアキャリア

材質：スチール
許容積載量：8.0kg



トップボックス 35L:ワン・キー・システムタイプ

車両本体のキーで、トップボックスの開閉ができる「Hondaワン・キー・システム」を採用。
容量：約35L 許容積載量：3.0kg

※フルフェイスヘルメットを1個収納可能です。
※ヘルメットの形状によっては、収納出来ません。
※貴重品を入れたままにしないで下さい。



エンジンガード(クロームメッキ)

材質：スチール 左右セット
※スキッドパッドとの同時装着不可。



エンジンガード(ブラック)

材質：スチール 左右セット
※スキッドパッドとの同時装着不可。



スキッドパッド

材質：スチール製(ステー) 樹脂製(パッド) 左右セット
※エンジンガードとの同時装着不可。



アクセサリソケット

使用範囲：定格36W(12V3A)まで使用可。

■アクセサリの内容は2017年1月現在のものです。

CB1100 EX / CB1100 RS / CB1100主要諸元		CB1100 EX (Type I) 【】内は Type II	CB1100 RS	CB1100 〔 〕内はE Package
車名・型式		ホンダ・2BL-SC65		
全長(mm)		2,200	2,180	2,205
全幅(mm)		830【800】	800	835
全高(mm)		1,130【1,110】	1,100	1,130
軸距(mm)		1,490	1,485	1,490
最低地上高(mm)		135	130	135
シート高(mm)		780	785	765
車両重量(kg)		255	252	252【253】
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)	31.3(60)〈2名乗車時〉	31.1(60)〈2名乗車時〉	31.3(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値(クラス)*3	18.9(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 DOHC 4バルブ 直列4気筒		
総排気量(cm³)		1,140		
内径×行程(mm)		73.5×67.2		
圧縮比		9.5		
最高出力(kW [PS]/rpm)		66 [90]/7,500		
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		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)		16		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	3.083		
	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		
キャスト角(度)		27°00'	26°00'	27°00'
トレール量(mm)		114	99	114
タイヤ	前	110/80R18M/C 58V	120/70ZR17M/C (58W)	110/80R18M/C 58V
	後	140/70R18M/C 67V	180/55ZR17M/C (73W)	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にも多い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。