

CB
650R

CBR
650R

製品説明書



CB650R



CBR650R

開発のねらい（1）

CB 650R CBR 650R

CB650R、CBR650Rは広範な使い勝手を想定した従来のCB650F、CBR650Fをベースに、よりスポーツマインドの高いお客様に向け、走りそのものを進化させたモデルです。

その開発では、スポーツバイクの根源的な楽しさを深めるためにCB1000Rをはじめとする“新世代CBシリーズ”※で培った最新の知見を取り入れました。そして車体、パワーユニット、スタイリングなど各領域の見直しにより、パワーウエイトレシオの向上を実現しています。

Hondaは、スポーツバイクづくりにおいて高性能と扱いやすさの両立、すなわちライダーとマシンの親和性をいかに高めるかを一貫して追求してきました。その根底には“より多くの人達にライディングの喜びを提供することでモーターサイクルとともにある生活を楽しんでいただきたい”という想いがあります。そしてCBシリーズは世界中の多くのライダーの支持を得て、60年にわたり進化を続けることでHondaオンロードスポーツの代表的なブランドとなり、その歴史の中でよりスポーティーに“操る楽しみ”に焦点を当てたCBRシリーズが誕生しました。

CB650R、CBR650Rの開発においても、オンロードスポーツに対するHondaの考え方を共有しながら、一部仕様を専用化することで、それぞれの個性が最も光るシーンにふさわしい走りを実現しました。

※ CB1000R、CB250R、CB125R



■CB650R(写真は欧州仕様車)



■CBR650R(写真は欧州仕様車)

CB650R 開発のねらい

スポーツバイクの根源的な楽しさを深めた“新世代CBシリーズ”として、従来よりもさらに軽量化とマス集中化を図るとともに、直列4気筒エンジン(直4)を搭載したマシンならではのエキサイトメントを高めました。

CB650Rの開発のねらいは

都市のライフスタイルに興奮を Middle Sports Roadster

その実現のために各技術領域では以下の特徴を持たせることを柱としました。

- 車体 : 一層の軽量化とマス集中化を図り、運動性能を向上
- 足まわり : バネ下重量低減を図った倒立フロントフォーク採用などによる上質なライディングフィール
- パワーユニット : レスponsと吹け上がりを向上させた官能的な直4フィール
- スタイリング : マス集中プロポーションと装備進化による新世代CBシリーズとしての独自性表現
- 電装・制御 : 運動性能向上に寄与する電装品と、Honda セレクタブルトルク コントロール (HSTC) やエマージェンシーストップシグナルなど安心を支える装備の採用



■CB650R (写真は欧州仕様車)

CBR650R 開発のねらい

CB650Rと同じく、進化した走りを提供する車体とパワーユニットを持ちながら、ワインディングや高速走行時など、よりライディングに集中したいシーンに焦点を当てた専用の仕様を採用することで、“CBRの血統”を鮮明に表現しました。

CBR650Rの開発のねらいは

エキサイティングな走りの堪能 直4 Middle CBR R

このねらいに対し、CB650Rと共通の特徴/変更点に加え、以下を専用仕様とすることで、その性能のポテンシャルを一層引き出しやすいものとなりました。

CBR650R専用仕様

- ・スポーティーなライディングがより楽しめる前傾ライディングポジション
- ・ツインラムエアダクトを採用した吸気マネジメント
- ・高速走行時などのライダー居住性と軽快な運動性能を両立させたフルカウル



■CBR650R (写真は欧州仕様車)

2019年に誕生したCB650Rと、さらにそのCBから生まれたCBR650Rの進化の背景には、初代CBであるベンリイ スーパースポーツCB92から60年、また、直4を搭載した世界初の量産二輪車であるCB750FOURから50年にわたる Honda スポーツバイクづくりの豊富な蓄積があります。

今回、それぞれのキャラクターをより尖らせながらも、その性能をより安心して楽しめる技術で支えることで、初めて直4と出会うライダーから直4を知り尽くしたライダーまで、グローバルなお客様に幅広くファンライドの深い喜びを提供したいと願ってこの2台を作り上げました。

車体のねらい

CB650R、CBR650Rでは、従来のCB650F、CBR650Fの車体をベースに見直しをかけ、さらに各々がより楽しめるシーンにマッチするよう、専用のライディングポジションを採用しました。

CB650R、CBR650Rの車体のねらいは

市街地から郊外、ワインディングまで公道における運動性能の向上

軽快で上質なライディングフィールを達成するため、CB650R、CBR650R共通で以下の手法を採用し、車体の軽量化、マス集中化を図りました。

軽量化

- ・フレーム構成部品および製法変更

マス集中化

- ・シートレール変更
- ・灯火器など車体前後端に位置する部品をより重心近くへ再配置
- ・キーシリンダー位置をヘッドパイプ前方から後方に移動

■CB650R (写真は欧州仕様車)



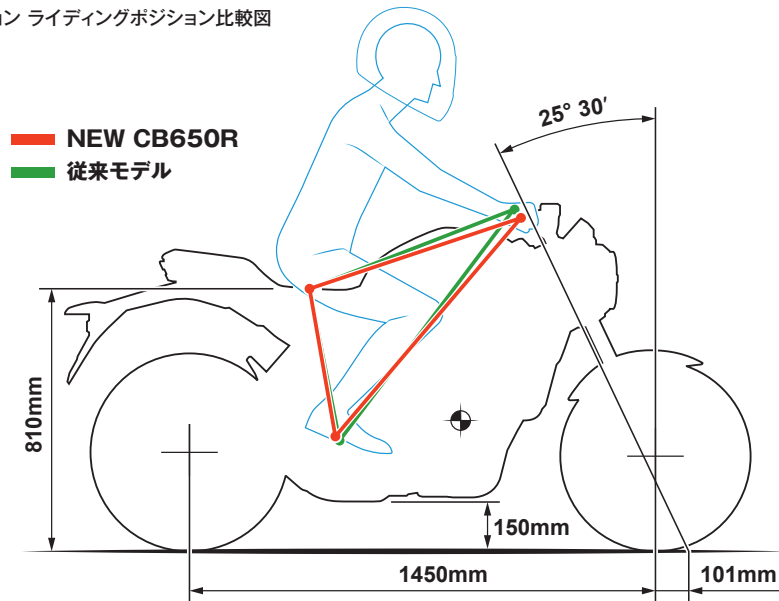
■CBR650R (写真は欧州仕様車)



●CB650R ライディングポジション

市街地など混雑したシチュエーションでの前方見通しやすさや取り回しやすさを確保した上、向上した動力性能ともバランスをとったライディングポジションとしました。従来のCB650Fに対し、ステップ位置を上げるとともに後方に移し、ステップへの荷重をかけやすいライディングポジションとすることで、軽量化とマス集中化を図った車体をより軽快に操りやすくしています。

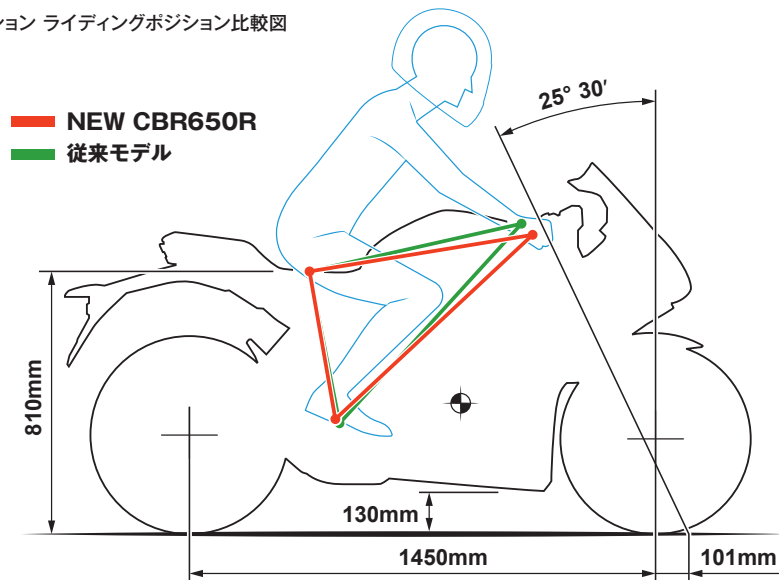
■CB650R デイメンション ライディングポジション比較図



●CBR650R ライディングポジション

従来モデルから変更したCB650Rと同じステップ位置に加え、セパレートハンドルをトップブリッジ下側に締結し、従来よりもさらにハンドル位置を下げました。ワインディングなどでの頻繁な加減速やコーナリングなどをより楽しめるライディングポジションとすることで、一層ライディングそのものに集中したいシーンでの、ライダーと車体との一体感を高めています。

■CBR650R デイメンション ライディングポジション比較図



●フレーム

フレームは、スチールの持つしなやかな特性を活かし、かつ高効率なダウンドラフト式吸気レイアウトを可能とするツインスパー形状を従来モデルから継承し、剛性バランスを見直すとともにフレーム構成部品の見直しを図ることでさらに運動性能を向上させました。

○ピボットまわり

ピボットプレートは、従来の鍛造プレートからプレス成型品を組み合わせたボックス構造に変更。より薄いスチールプレートを用いながら閉断面(モナカのように閉じた形状)とすることで軽量化と高剛性化を高次元で両立させました。

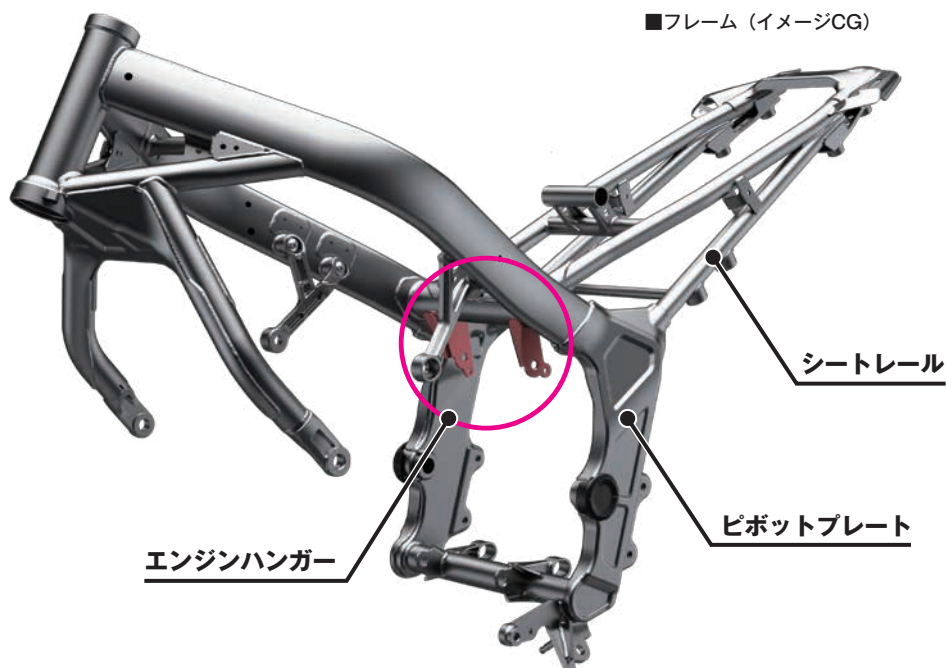
○エンジンハンガー

エンジン後方上側に位置するエンジンハンガーをクロスパイプに一体化。従来の別体締め付け構造に対し軽量化を図りながら、CAE解析を活用したシミュレーションとテスト走行によるライディングフィールの作り込みにより、不快なエンジン振動低減にも寄与しています。

○シートレール

高い運動性能を実感できるよう、ライダースペースをタイトに設定。同時にシートレールのアンダーパイプがピボットプレートに接合される位置をより上方に移動させることでシルエットに一層の軽快感を与えると同時に、シート後端を従来よりも約60mm短縮させてマス集中化に大きく寄与しています。

これらの他、部品配置を変更することでステーの廃止やコード類の短縮、新規デザインのステップ採用などによる軽量化も含めCB650R、CBR650Rともに従来比6kgの完成車重量低減を実現。出力向上と併せパワーウエイトレシオを改善し、市街地からワインディングまでより快活にライディングを楽しめるモデルへと進化を図りました。



●アルミホイール

従来の6本Y字型スポークから5本Y字型スポークの新デザインを採用しました。剛性の最適化を行いながら各部を薄肉化し、前440g、後530g軽量化を図り、旋回時の慣性モーメント低減による軽快なハンドリングに寄与しています。

●ブレーキシステム

フロントには、新設計のφ310mm10ピンフローティングディスクと、フロントサスペンションの倒立化と併せラジアルマウントキャリパーを採用。また、ブレーキパッド材料も変更し、ライダーの入力に対しリニアな減速フィールと、十分な制動力を確保し、幅広いシチュエーションで安定感のあるブレーキコントロール性を獲得しました。

リアにはφ240mmシングルディスクと1ポットキャリパーを装備しています。また、ABS*を標準装備することで、ブレーキング時の安心感を高めています。

※ABSはライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは対応できません。



■CB650R リアホイールまわり



■CB650R フロントホイールまわり

●サスペンション

サスペンションは、スポーツバイクとして上質で軽快なライディングフィールをライダーに提供するため、フロントフォークを倒立式とし、バネ下重量を低減しました。さらに新開発のクッションオイルによりフリクション低減を図りました。これらにより、軽快なハンドリングに大きく寄与しています。

さらにCB650Rでは、ボトムブリッジを従来の鉄からアルミ鍛造品に変更し、高品位な外観にも配慮しています。

加えてリアにはスイングアームとの締結部にピロボールを新採用し、クッション作動性を向上させることにより路面に対する車体追従性向上に寄与しています。



■CB650R フロントサスペンション



■リアサスペンション
(イメージCG)

パワーユニットのねらい

パワーユニットでは、直4ユニットならではの魅力を最大化することを目指し、各部を見直しました。
CB650R、CBR650Rのパワーユニットのねらいは

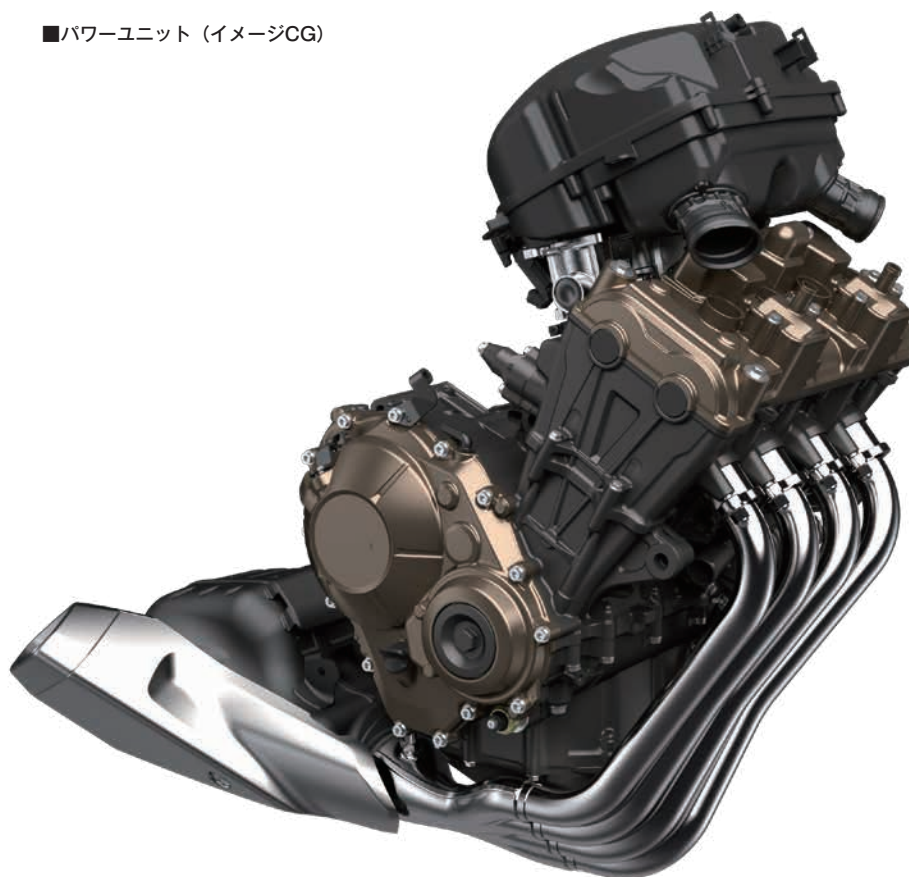
レスポンスと吹け上がりを向上させた官能的な直4フィール

その実現のため、特に中回転から高回転域の出力特性を以下の手法で見直しました。

- ・動弁系諸元変更
- ・ピストン形状変更
- ・吸排気系変更

またCB650R、CBR650R別々の吸気系を採用することで、それぞれのモデルにふさわしい特性にチューニング。これらにより公道におけるスポーツバイクならではの興奮と充実感を満喫できるドラマチックな出力特性を実現しました。さらに、ファンライドをより安心快適に支えるためにアシストスリッパークラッチやON/OFF切り替えが可能なHondaセレクトダブルトルクコントロール (HSTC) などを採用しました。

■パワーユニット (イメージCG)



●出力特性

ピーク回転にかけて谷のない上昇フィーリングを提供する出力特性に変更して扱いやすさを高めるとともに、従来に対して高回転域の出力を向上させました。

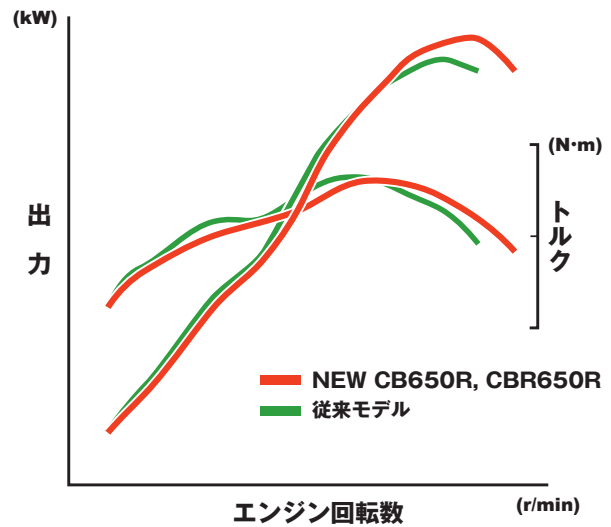
スロットル全閉から中開度域の3000~8000rpm付近のスロットルレスポンスを高めたことによりワインディングなどでのキビキビした走りを提供します。

また、特に7000rpm付近からのひとときわ刺激的な吹け上がり感は、CB650R、CBR650Rの直4ユニットならではの大きな魅力の一つです。

さらにCBR650Rでは吸気系にツインラムエアダクトを採用し、高速走行時の動力性能にさらなるエキサイトメントを提供します。

CB650R、CBR650Rでは以下の各諸元を変更し、これらの特性を実現しました。

■出力特性比較イメージ図



●動弁系諸元変更

従来よりも高回転型の特性とするために、カムプロファイルを見直しバルブタイミングを最適化しました。また、この高回転化に伴う荷重変化に対応したバルブスプリング諸元の最適化、幅を増やし強度を上げたカムチェーンの採用、バルブシートの材質変更による耐久性向上などを図りました。

これら動弁系諸元の変更により、出力向上とスムーズなトルク特性に大きく寄与しています。

●ピストン形状変更

ピストン頭部形状変更により燃焼室形状の最適化を図りました。併せて着火性能の高いイリジウムプラグを採用することで混合気をより効率よく燃焼させ、吹け上がり感とスロットルレスポンスに寄与しています。

■ピストン形状比較 (イメージCG)



●吸気系変更

パワーユニット進化の目的に対して、吸気系を新設計。吸気ダクトのツイン化とエアクリナー内部構造の見直しにより、従来に対して主にエンジン高回転域における吸気効率向上を図り、直4の魅力最大化を図りました。

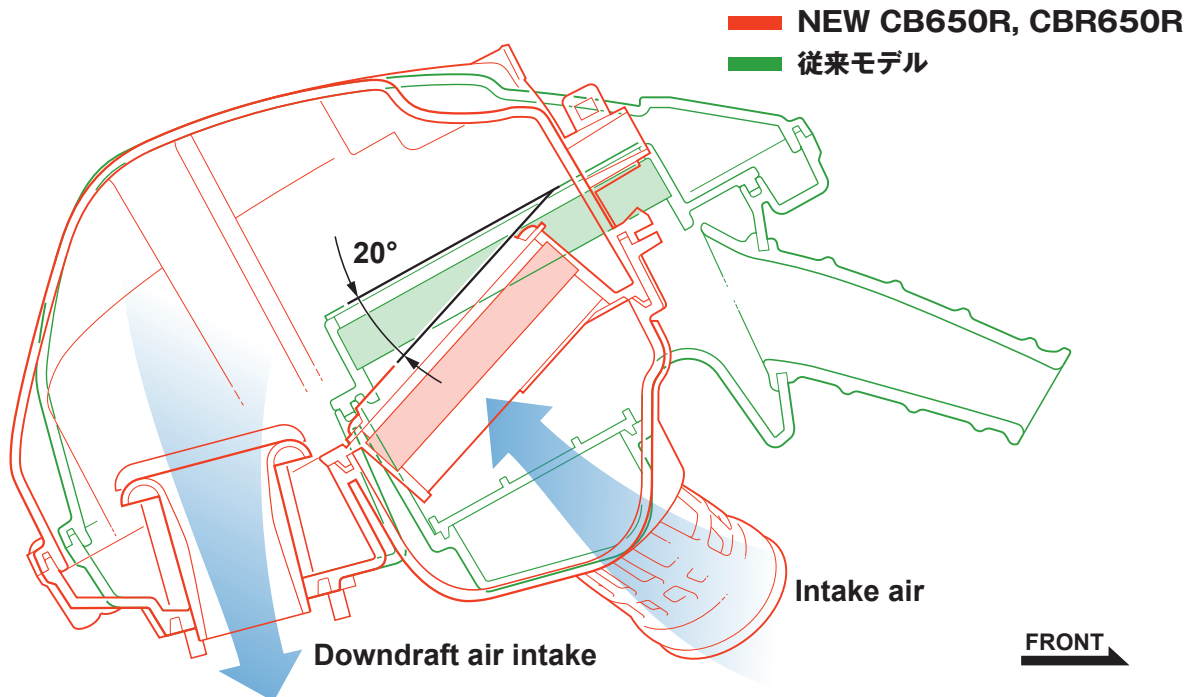
また、ツイン化を図った吸気ダクトをCB650R、CBR650R双方とも専用仕様とし、それぞれの走りのキャラクターをより明確なものとししました。

○エアクリナー内部構造変更

高回転エンジンに適したダウンドラフト式吸気レイアウトを従来モデルから継承した上でエアクリナーを新設計。エアクリナーエレメントを従来よりも20° 立てた配置とすることで、吸気がよりスムーズにファンネル側に流れる構造としました。併せてエアクリナー形状適正化によりエレメントガードのパンチングメタルを廃止することでエアクリナーエレメントの開口面積を約1.7倍拡大させました。これらにより吸気ダクトからファンネルに至るまでの吸気抵抗を低減させ、完成車としてさらに高回転域までストレスなく一気に吹け上がる直4ならではのパワーフィール獲得につなげました。

また、この新設計エアクリナーは性能向上に大きく寄与しながら、肉厚変更や内部構造の見直し、前述のエレメントガード廃止などにより、従来に対して約200gの軽量化を実現しています。

■エアクリナー断面 新旧比較イメージ図

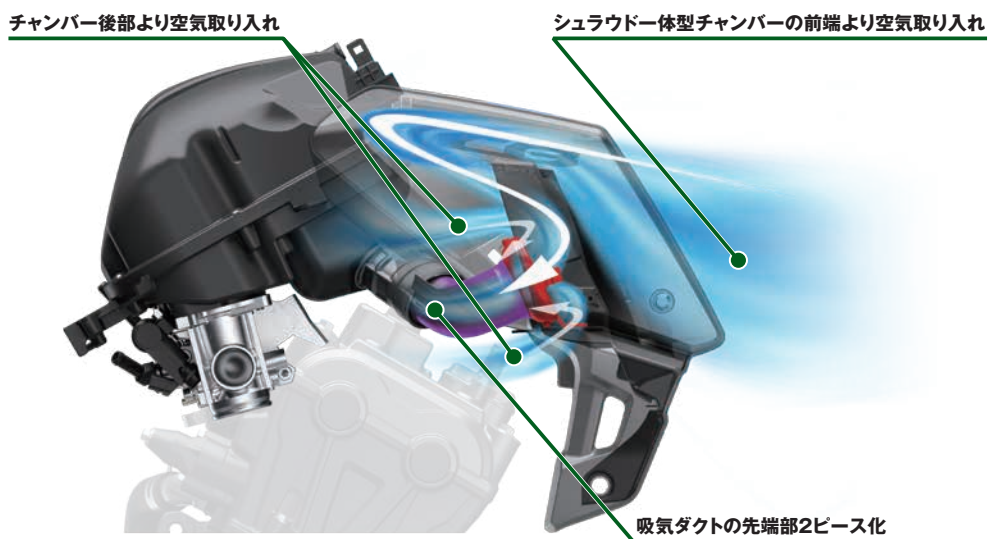


○CB650R ツイン吸気ダクト

従来のシングル吸気ダクトから、より効率的にフレッシュエアを取り入れられるツイン吸気ダクトを新採用。燃料タンク前側左右に配置したシュラウド一体型チャンバーの前端から、安定的に導風する構造により、チャンバー内の気圧を高めています。また、それをエアクリナーに送り込む左右吸気ダクトの先端部を2ピース化^{*}し、前方に加え後方からも吸気する構造とすることで吸気効率を高め、鋭い吹け上がりに大きく寄与しています。

※特許出願中

■CB650Rシュラウド一体型チャンバー内吸気径路図



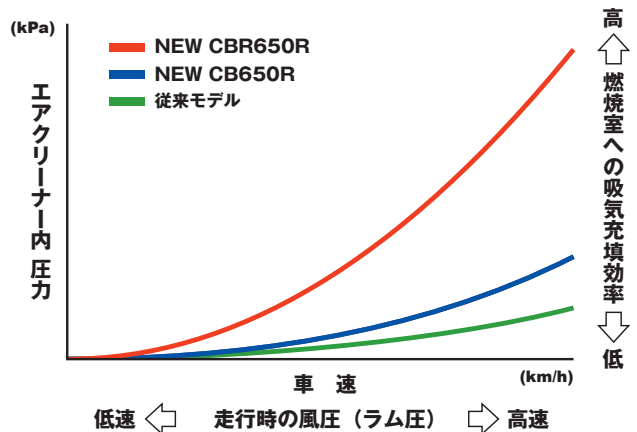
○CBR650R ツインラムエアダクト

CB650Rと同じく、吸気ダクトをシングルからツイン化するとともに、専用のラムエアダクトを採用することで、走行時の風圧(ラム圧)による高速域でのエアクリナーボックス内の気圧を高め、燃焼室への吸気充填効率を向上させました。その成果として、高速域でのより鋭いエンジン回転上昇フィーリングを提供します。

■CBR650Rツインラムエアダクト(イメージCG)



■エアクリナー内昇圧比較イメージ図

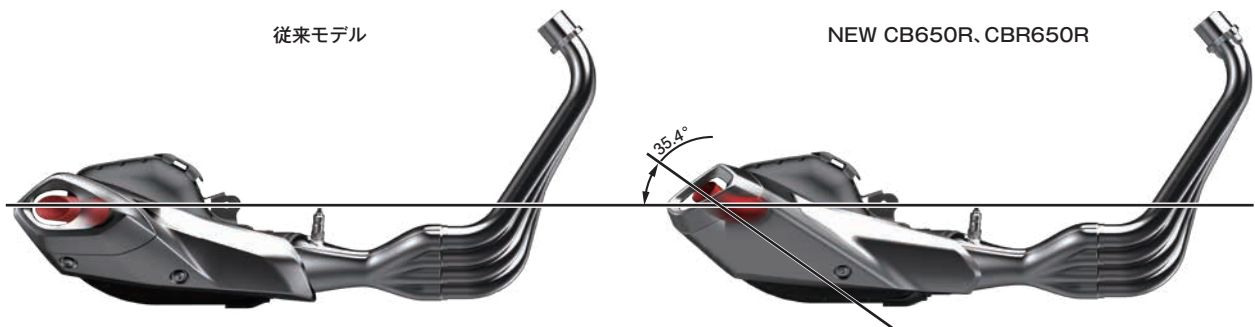


●排気系変更

マフラーは、マス集中化を図った従来からの形式を引き継ぎながらテールパイプ径を従来のφ35mmからφ38mmに拡大し、より排気の「抜け」をよくすることで最高出力向上と胸のすくような吹け上がり感に寄与しています。

また、テールパイプ後端角度を従来からさらに35.4° 上向きに変更することでライダーが排気音をより楽しめる構造としました。これを含めたパワーユニットトータルの変更により、消音性能を維持しながら200~800Hz(低~中音域)帯の音圧を上昇させて、直4ならではのエキサイティングなサウンドを実現しました。

■テールパイプ角度比較イメージ図



●アシストスリッパークラッチ

ライダーの疲労軽減と安心感向上を目的にアシストスリッパークラッチを採用。アシスト機構により、クラッチレバー操作荷重を従来比約12%軽減。また、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構を備えることで、扱いやすさを向上させ、より快適でスムーズな乗り味を提供します。

●Honda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)*

リアタイヤの駆動力を制御することで、安心感のある走りを提供するHonda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)を採用。前後の車輪速度差から算出された値に基づき、燃料噴射量調整によるエンジントルクの最適化でリアタイヤの駆動力を制御し、後輪スリップを緩和します。ライダーは走行状況に応じて左ハンドルのTCスイッチによりHSTCをOFFにすることも可能です。

※HSTCはスリップをなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがってHSTCを装備していない車両同様に、無理な運転までは対応できません。

CB650R スタイリングのねらい

新世代CBシリーズのミドルクラスを担うモデルとして、シリーズ各モデル同様、先進性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を踏まえた上で、その最新の姿を描きました。

CB650Rのスタイリングのねらいは

コンパクト&ダイナミック

その実現のため、以下の要素を柱として新世代のスタイリングを成立させ、所有感を高めました。

Good Stance: マス集中化を図った、凝縮感に満ちたプロポーション

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(丸型)のLEDヘッドライトを採用

Red,Black: 新世代CBシリーズ固有の価値を高めるため、共通イメージのレッドとブラックのカラーリングを設定

また、スタイリングの基調として、鋭くエッジを利かせた稜線と、しなやかな凹曲面を組み合わせた面構成による統一を図ることでコンパクト&ダイナミックなイメージを具現化しました。



■CB650R イメージスケッチ



●シュラウド

シュラウドには、他の新世代CBシリーズ同様の金属質感を施しながら吸気チャンバーと一体化することで、単に同シリーズの様式にとどまることなく機能部品の一部として成立させました。



■CB650R シュラウド(写真は欧州仕様車)

●フロントまわり

ネイキッドバイクとしての普遍的なラウンドシェイプと先進性を兼ね備えたLEDヘッドライトは、ベゼルとHondaロゴプレートをブラック仕上げとすることでより精悍なイメージを演出しました。

キーシリンダー位置をより車体中心側に移設するなど、さらにマス集中化を図ったハンドルまわりの部品構成と併せ、新世代CBシリーズに共通する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。



■CB650R フロントまわり(写真は欧州仕様車)

●リアまわり (CB650R、CBR650R共通)

ショートテール化によりマス集中化を推し進め、ダイナミックな動的性能を視覚的にも印象づけます。



■CB650R リアまわり(写真は欧州仕様車)

●フューエルタンク (CB650R、CBR650R共通)

フューエルタンクは、全身の力を溜め込みスタートダッシュに臨むような、力強く凝縮感のある造形としました。フューエルタンク前方へ向かって張り出したサイドのボリュームと、絞り込まれたニーグリップ部のしなやかな面質による抑揚の効いた立体表現によって存在感を際立たせています。



■CB650R タンク(写真は欧州仕様車)

CB650R カラーリング

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想いをより印象深く伝えることを目指しました。

●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周年を迎えたことを機に、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ともに、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、CB1000RをスタートとしてFunカテゴリーモーターサイクルに適用しています。

●キャンディークロモスフィアレッド

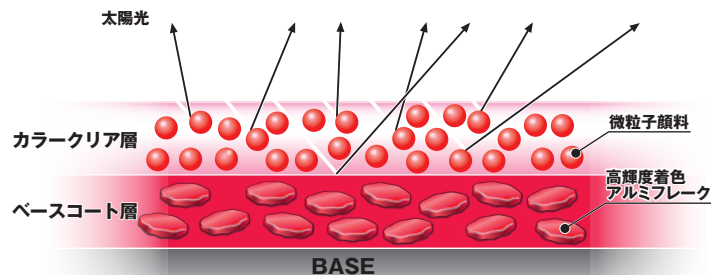
CHROMOSPHEREは太陽の「彩層」「色圏」の意。

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。

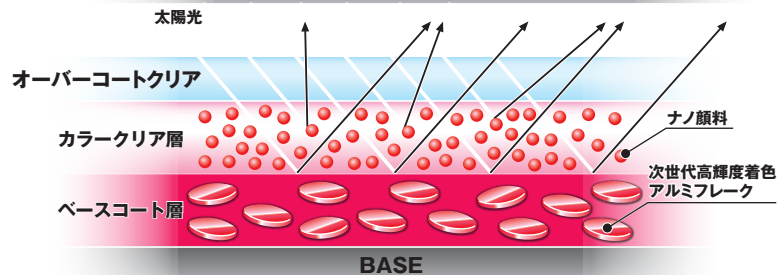
ベースコートにカラークリアを塗り重ねた2層構造のキャンディー塗装仕様とし、ベースコートには従来のアルミフレークよりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレーク”を採用することで、より強くシャープな輝きを実現。また、カラークリアには“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに到達する光の透過率を格段に向上させました。これらにより従来のキャンディー塗装では成し得なかった、稜線を走る光線のようなハイライトと深い陰影が織りなす表情変化によりタンクの立体感をより雄弁に演出します。

■キャンディー塗装仕様 断面比較イメージ図

従来のキャンディー塗装仕様



CB650R キャンディー塗装仕様 CANDY CHROMOSPHERE RED



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

CB650Rのコンパクトな車体をさらに引き締める、
硬質な印象のグロスブラック。



●マットペータシルバーメタリック

車体が機能パーツの集合体であることを強調する、
金属質感を強く感じさせるマットシルバーメタリック。



CBR650R スタイリングのねらい

出力を向上させ、運動性能を高めたCB650Rの車体に対し、より積極的な走りを視野に入れたライディングポジションに変更。併せてCBR1000RRなどをはじめとするスーパースポーツ開発で培ってきた最新の知見を取り入れた専用フルカウルを装備しました。

CBR650Rのスタイリングのねらいは

コンパクト&アグレッシブ

CB650Rに対し下記を追加、変更し、性能向上を前面に押し出した、より走りに特化したスタイリングを実現しました。

- ・タイトなフルカウル
- ・LEDデュアルヘッドライト
- ・2色設定のカラーリング

これらにより、CBR650Rはワインディング走行などでより深い充実感へとライダーをいざないます。



■ CBR650R イメージスケッチ



●フルカウル

CBR1000RR同様、高速走行時のライダー居住性とワインディングなどで繰り返される車体切り返し時の軽快感を両立させた軽量コンパクトなデザインを採用。軽量化に寄与するために最小化されたカウルは、ミドルカウル上部からサイレンサーへと抜けるアウトラインを形づくり、前傾ライディングポジションとマシンのマッチング性を外観からも高めています。

また、テンションを感じさせるサーフェスの表情と、直4ならではの特徴あるエキゾーストパイプを覗かせたアンダーカウルのエアアウトレットにより、走りのポテンシャルを表現しました。

さらに、ミドルカウルは、ブラック仕上げの“レイヤー”部との組み合わせにより、走行時のラジエーター排風を効果的に乗車空間の外側に流すことでライダーへの影響をやわらげ、よりライディングへの集中に寄与しています。



■CBR650R フルカウル基調イメージ

●フロントまわり

LEDデュアルヘッドライト採用により、CBRシリーズの血統をより一層感じさせる顔つきとしながら、機能性追求によりCBR650R独自のデザインを実現。ヘッドライト下両側には、CBR650R専用ツインラムエアダクトに効果的にフレッシュエアを取り入れるインテークを配置。また、ヘッドライト左右にミドルカウル上部とアッパーカウルから構成された開口部を設けることで前面投影面積を最小化し、空気抵抗低減と軽快なハンドリングに寄与しています。



■CBR650R (写真は欧州仕様車)

CBR650R カラーリング

CBRシリーズとしてのアイデンティティをより高めたカラーリング2色を設定しました。

●グランプリレッド

HondaレーシングDNAをイメージしたレッドをベースに、ミドルカウルからアンダーカウルにかけてグラフィックを配しスタイリングイメージを強調した、スピード感溢れるカラーリングです。



●マットバリスティックブラックメタリック

車体全体をダークトーンで引き締めつつ、高彩度なレッドのアクセントカラーを効かせたカラーリング。ダクトやインテークに彩色を施すことにより、その高い性能を表現しながら都市部でも存在感を放ちます。



電装のねらい

CB650R、CBR650Rの電装では、完成車のねらいに沿って運動性能向上への寄与と、さらにその走りをより安心して楽しんでいただくことを目指しました。

電装のねらいは

より上質な走りを提供する性能と高品位な外観の融合

このねらいによりCB650R、CBR650Rの電装品は、それぞれ従来からの役割に加え、完成車の特徴をより明確化する機能部品として位置づけて開発しました。

●CB650R ヘッドライト

新世代CBシリーズのイメージリーダーであるCB1000Rと共通のLEDヘッドライトを採用し、ロー/ハイビーム間のHondaロゴプレートとヘッドライト周囲のベゼルをブラック仕上げとすることで精悍さを際立たせました。

このLEDヘッドライトにより、リフレクターを含む灯体の奥行きを従来よりも約25%短縮。メーターマウントを兼ねた新構造のアルミダイキャスト製ヘッドライトステーを採用することでヘッドライト位置を従来よりも約97mm車体中心側に移動することなどによりマス集中化に寄与しています。



■CB650R ヘッドライト消灯 (写真は欧州仕様車)



■CB650R ヘッドライト点灯 (写真は欧州仕様車)

●CBR650R ヘッドライト

コンパクトかつ十分な光量を持つLEDデュアルヘッドライトを採用。ロービーム時にも左右両側が点灯することにより、CBRシリーズとして一層の存在感を示します。このLEDデュアルヘッドライト採用に伴いフロントカウルトータルで良好な空力特性を作り込み、CBR650Rの運動性能向上に寄与しています。



■CBR650R ヘッドライト消灯 (写真は欧州仕様車)



■CBR650R ヘッドライト点灯 (写真は欧州仕様車)

●テールランプ

新設計のLEDテールランプを採用。レンズには縦方向に発光面積を増幅させるフルート(溝)カットと下側を取り巻くようにシボ加工を施し、コンパクトながら豊かな光りの表情を実現しました。さらに制動時には内蔵されたストップランプが点灯することでメリハリのある視認性に配慮しました。



■CBR650R テールランプ/ストップランプ点灯 (写真は欧州仕様車)

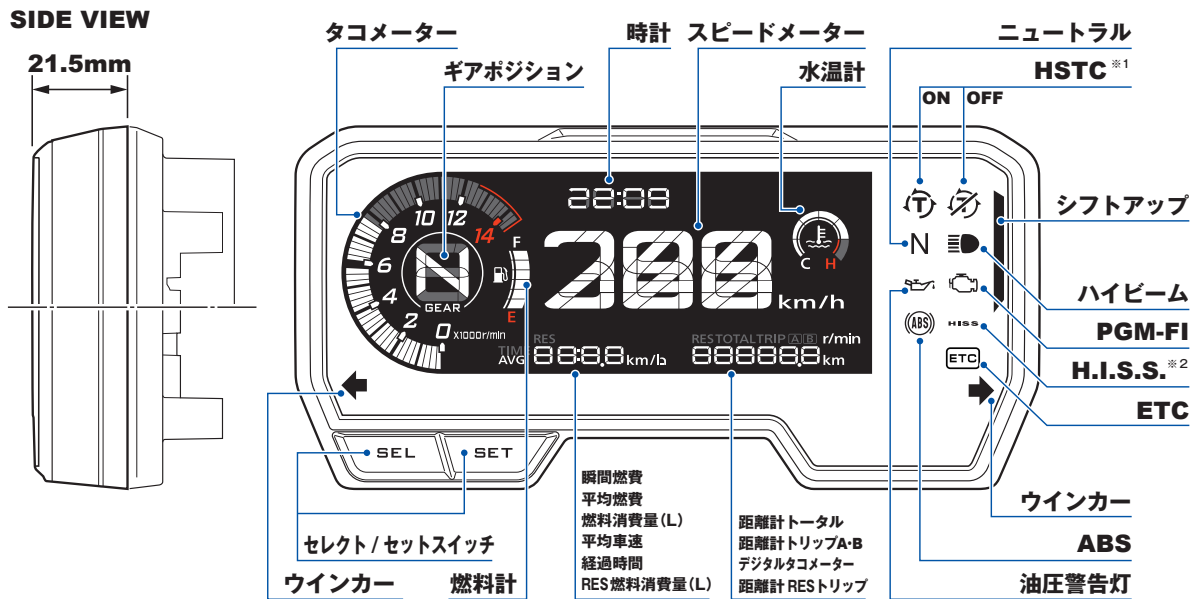
●ウインカー、ライセンスランプ

ウインカー、ライセンスランプは共にLED化を図り、ウインカー合計で従来比252g軽量化、またライセンスランプは従来比41g軽量化を図りました。これにより、CB650R、CBR650Rは全灯火器をLED化しました。

●メーター

メーターは、軽量コンパクト化を図りながら、より豊富な情報をライダーに提供します。メーター表示面を縁まで透明アクリルで覆って液晶サイズを最大化したフルフラットデザインを採用し、ギアポジションインジケータ、水温計、エンジン回転数のピークホールド表示、エンジン回転とリンクして変速タイミングを知らせるシフトアップインジケータなどを追加しました。また、これらを実現しながら従来比約21mmの薄型化と93gの軽量化を図ることでマス集中化に寄与しています。

■メーター、インジケータ配置図



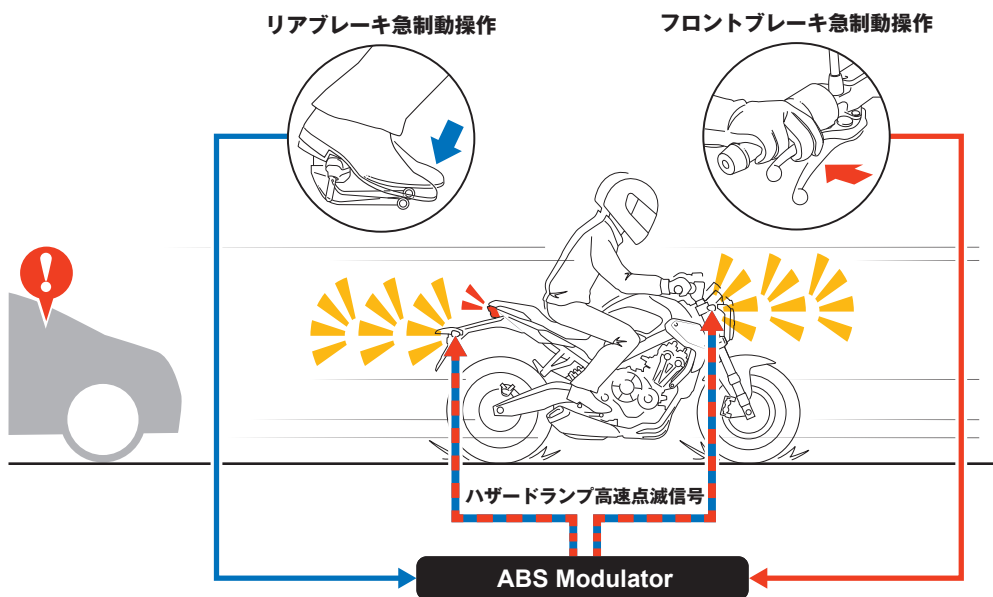
※1 : Honda セレクトブル トルク コントロール

※2 : Honda Ignition Security System

●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伝える機能であるエマージェンシーストップシグナルの採用によりお客様の安心感を高めています。56km/h以上で走行している時の急ブレーキをABSモジュレーターが判定し、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



CB650R、CBR650Rには新規純正アクセサリを豊富に設定しました。愛車をお客様の好みのスタイルにより近づけ、所有する満足感を一層高めます。それぞれのモデルのキャラクターを一層引き立てるものから、快適性向上に寄与するものまで用意しています。これらの純正アクセサリは、開発チームによる並行開発により、車体とのマッチング性を最大化しています。

●CB650R アクセサリ

新世代CBシリーズ固有の価値を一層高める、金属の質感豊かな仕上げを施したアクセサリに加え、よりスポーティーなイメージを演出するアクセサリを設定することで、幅広いお客様の指向に応じる展開を図っています。



■CB650R アクセサリ装着車

●CBR650R アクセサリ

CBR650Rのスポーツ性をより強調するアクセサリなどで、走りのイメージを際立たせています。



■CBR650R アクセサリ装着車

純正アクセサリ (2)

CB CBR
650R 650R

●主な純正アクセサリ

〈CB650R専用〉

・アルミシュラウドカバー

ヘアライン加工による高い質感を持つアルミパーツ。アルミシュラウドカバーには、刻印によるロゴを施すことで新世代CBシリーズ固有の価値を一層高めています。

・アンダーカウル

CB650Rのスポーティーな印象をより強く印象付けます。



■タンクパッド

・タンクパッド

新世代CBシリーズのロゴを配し、フューエルタンクまわりをよりスタイリッシュに演出します。



■アルミシュラウドカバー



■アンダーカウル

〈CB650R専用〉

・ハイウインドスクリーン

高速走行時などのウインドプロテクションを高めます。クリアとスモークから選択できます。



■タンクパッド

・タンクパッド

CBRロゴ入りのカーボンパターンを採用。フューエルタンクまわりをよりスタイリッシュに演出します。



■ハイウインドスクリーン(クリア)



■ハイウインドスクリーン(スモーク)

〈CB650R、CBR650R共通〉

・アルミサイドカバー

本機のデザインにマッチしたアルミパネルが車体まわりの質感を高めます。

・アルミフロントフェンダーパネル

本機のデザインにマッチしたアルミパネルがフロントまわりの質感を高めます。

・スポーツ・グリップヒーター

3段階の温度設定により、幅広いシチュエーションに対応しています。

・クイックシフター (シフトアップのみ)

シフトアップ時のクラッチレバー操作を不要とします。

・リアシートバッグ

・アクセサリソケット

・Honda二輪ETC2.0車載器キット(アンテナ別体タイプ)



Photo:CBR650R
■アルミサイドカバー



Photo:CBR650R
■アルミフロントフェンダーパネル



Photo:CBR650R
■スポーツ・グリップヒーター



Photo:CB650R
■クイックシフター(写真は欧州仕様車)



Photo:CB650R
■リアシートバッグ



Photo:CB650R
■アクセサリソケット



■Honda二輪ETC2.0車載器キット(アンテナ別体タイプ)

主要諸元



CB650R / CBR650R 主要諸元	CB650R	CBR650R
車名・型式	ホンダ・2BL-RH03	
全長(mm)	2,130	
全幅(mm)	780	750
全高(mm)	1,075	1,150
軸距(mm)	1,450	
最低地上高(mm)★	150	130
シート高(mm)★	810	
車両重量(kg)	202	207
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) WMTCモード値★(クラス)*3	31.5 (60)〈2名乗車時〉 21.3 (クラス3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)	2.8	3.0
エンジン型式	RH03E	
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(cm³)	648	
内径×行程(mm)	67.0×46.0	
圧縮比★	11.6	
最高出力(kW [PS]/rpm)	70 [95]/12,000	
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	64 [6.5]/8,500	
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)	15	
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	3.071
	2速	2.352
	3速	1.888
	4速	1.560
	5速	1.370
	6速	1.214
減速比(1次*/2次)	1.690/2.800	
キャスター角(度)★	25°30′	
トレール量(mm)★	101	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C (58W)
	後	180/55ZR17M/C (73W)
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。

※CBR、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。