

CTX 1300

製品説明書



私たち開発チームは、従来のクルーザーの考え方の延長線上ではなく、新しい時代の要求に応えた新世代クルーザー「CTX700」で提唱したCTXシリーズのコンセプト「快適技術の体感」(Comfort Technology Experience)を継承しながら、お客様の「上質」という要求に応えたモデルとして「CTX1300」をシリーズ上級モデルとして投入します。

「CTX1300」はCTXシリーズのコンセプトである「快適技術の体感」と「Honda独自の水平基調シェイプ」を開発テーマとし、低シート高による足つき性の良さ、素直なハンドリング特性と安定感、そして力強い個性的なデザインを高次元で融合させています。

また、ライダーとパッセンジャーの居住空間を十分に確保し、利便性の高いパニアケースを標準装備。「日常生活において扱いやすく、街中の移動も郊外のツーリングも快適に楽しみたい」という要望にも応えています。

永年、趣味としてモーターサイクルを乗り継いでこられたベテランライダーや、ステップアップを考えている方に、快適な移動にこだわった「快適技術」を体感していただくことができれば、上質なボディーワークと共に、きっとご満足いただけると思います。

「CTX1300」は機能と技術に裏付けられたHonda独自のデザインや、素直なハンドリングと独自のV4エンジンサウンドに加え、ゆったり感のあるライディングポジション、さらに扱いやすい走行感覚にチームの想いを込めています。この「CTX1300」を“楽に”“快適に”“爽快”に、乗っていただける最良のパートナーとしてお付き合いいただければこの上ない幸せです。

● CTX1300の開発目標

- Honda独自のCTXシリーズの世界観を表現
- 安心感のあるローシート、低重心による軽快な操縦フィーリング、快適クルージングを実現するパッケージング
- Honda独自の力強い水平基調の次世代デザイン
- CTXシリーズの上級を目指したHonda独創のエンジンレイアウト
- 利便性を向上する快適装備と個性を引き立てるオプション用品

「CTX1300」のスタイリングは、Hondaの独自デザインの方向性を示すCTXシリーズの上級モデルとして、一目見てHondaの二輪車と認識可能なアイデンティティを明確に盛り込み、オリジナリティーのある先進デザインとしました。

デザインのテーマは「おおらかで力強い面構成」「機能的に独立させた部品構成」を基本とし、クルーザーとしての視点を意識しながら、モダンさの中にモーターサイクルらしい本来の魅力の表現を目指しました。CTXシリーズに共通する要素として、力強い水平基調のシェイプに、睨みを効かせたフロントフェイス、サイドビューから見てフロントに塊感を持たせたフロントマッシュフォルムで、デザインのアイデンティティを形成しています。

近年クルーザーに対するお客様の価値基準が、長距離移動よりも、自分らしさの表現や心の満足を重視する方向へと変化してきました。そこで、Hondaに乗ることが誇りとなるように、気持ちの豊かさや誇らしさを「CTX1300」の新しいデザインに込めて提案することで新たな市場創造を目指します。

■ スタイリングデザインのイメージスケッチ



● スタイリングデザイン

「CTX1300」は大型のカウリングを装着することで、独特のエンジンレイアウトと相まったフロントマッシュブポディーデザインにウインドプロテクション性能を備え、ツーリングを快適に楽しんでもいただけるモデルとしています。ショートスクリーン装備のカウリングと一体になったタンクシェルターはフロントマッシュブフォルムを強調し、水平基調に低く構えたシートと機能的な外観パーツ類やメカニカルなエンジンに加え、流れるような曲線美を持つエキゾーストパイプと低く太いショートマフラーデザインなどによって、モダンかつエモーショナルな「CTX1300」の外観を特徴づけています。

Hondaブランドを象徴する立体マーク、「Wingバッジ」は、フロントカウリングサイドから伸びたエア・アウトレットのリップ上に配置。また、ラジエーターシュラウド上にはCTXロゴの立体エンブレムを配することで、CTXブランドの上級モデルであることを強調しています。



● メーターまわりデザイン

「CTX1300」のメーターまわりは、インナーパネルにビルトインされた視認性の高い高級感のある二眼メーターと中央に情報を集中させたモノクロTFT液晶パネルにより情報を的確にライダーに提供する使い勝手に優れたデザインとしています。

また、メーターの左右にはスピーカーを配し、インナーパネルからタンクシェルター上面に伸びたキャラクターライン上には、オーディオ、メーター、TCSの操作ボタンを見やすく集中配置することで使い勝手を向上させました。



● ダウンビュー

「CTX1300」のデザインは、ライダーが車両に乗るときに目にするダウンビューのフォルムにもこだわっています。タンクシェルターから左右に張り出したおおらかで力強い面構成により、独特の居住空間を演出。同時に、力強く大きく張り出したフロントまわりのマス感と、低く広い座面を有したシート間をオーガニックな曲線とし、力強さと優雅さを持ったくびれ形状とすることで、ゆったりと快適に乗車することができます。

また、縦置きV4エンジンが張り出したエンジンヘッドカバーは、モーターサイクルらしいメカニカルさを表現し、CTXシリーズ上級モデルにふさわしい高級感を演出しています。



● ユーティリティースペース

「CTX1300」のタンクシェルター左右上面には、身近な小物を収納できるスペースを設けました。



● シート

「CTX1300」のシート形状は取りまわしや足つき性を考慮しながら、アップライトでゆったりとしたライディングスタイルを表現する低シート高と大型座面により、ロングライドにも耐える快適な乗り心地を提供しています。タンデムシートも、ライダーとパッセンジャー共に良好な位置関係を保ち、十分な居住性を確保した快適な形状としています。テールカウルと一体感のあるグラブレールは、パッセンジャーの使い勝手を考慮しながら、スタイリッシュなリアまわりを演出しています。



● パニアケース

「CTX1300」は、インテグレートされた専用デザインのパニアケースを標準で装備しています。直接手に触れる部分周辺をブラックカラーのシボ処理とし、ボディー色とのツートン仕上げにしたことで、ツーリングなどの使い勝手の良さと、デザイン上の個性を両立させました。パニアケースは、左右共に35Lの容量を確保しながらも、最小限の車幅に収めてデザインされています。

**● リアビュー**

力強くモダンな面構成のリアカウリングにLEDコンビネーションテールランプをビルトインしました。リアを低く構える事で、全体の力強いフロントマッシブフォルムをひきたてています。また、水平基調のデザインとマッチしたパニアケースは、低く、短く、太いショートマフラーと相まって200/50R17M/Cの太いリヤタイヤを強調し、CTXのもつモダンな雰囲気さをさらに引き出しています。



● カラーリングコンセプト

「大人」が似合うスポーティーモダン “Mature Sport Modern” をテーマに、上品で飽きのこない質感とスポーティーさの中にも高級感と落ち着きを感じさせるカラーリングとしました。



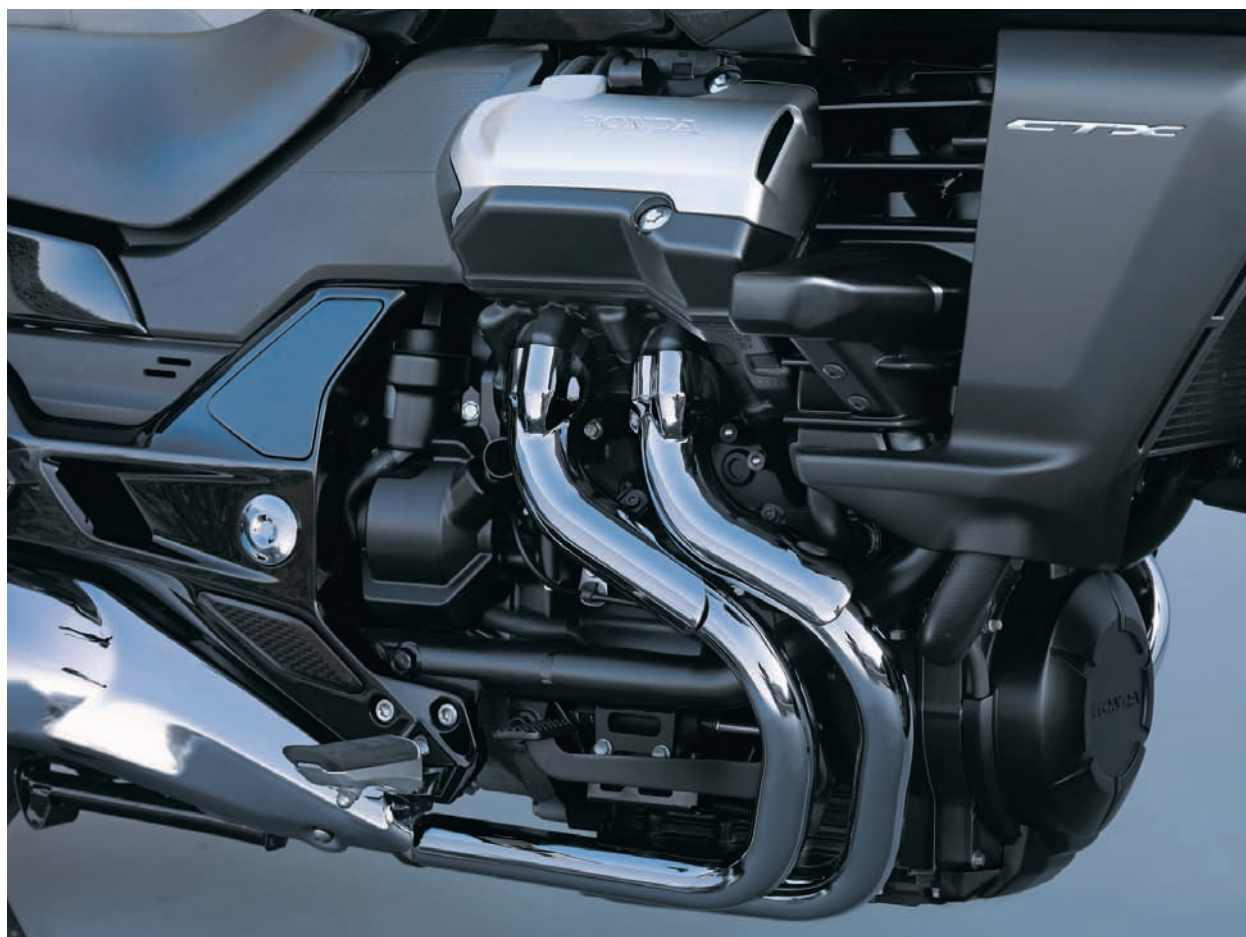
DARKNESS BLACK METALLIC



PEARL SUNBEAM WHITE

● エンジン概要

「CTX1300」のエンジンは、「ST1300」と同形式の1,261cm³水冷V型4気筒を採用しました。「CTX1300」へ搭載するにあたり、低・中速域のトルクを増大させ、街中での扱いやすい特性を実現。また、上質を求めるお客様に満足いただけるよう、V4独自の鼓動感で、「CTX1300」にふさわしいフィーリングが得られるよう、独自のセッティングに仕上げています。

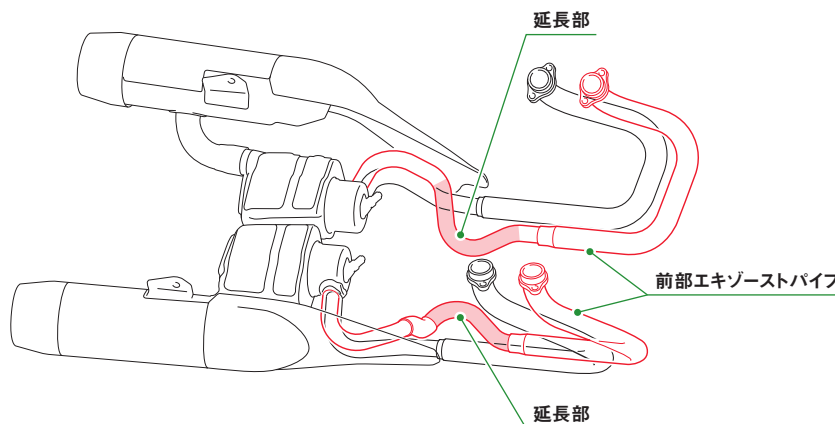


● エンジン詳細

エンジンは以下のような特徴を備え、その存在感を主張します。

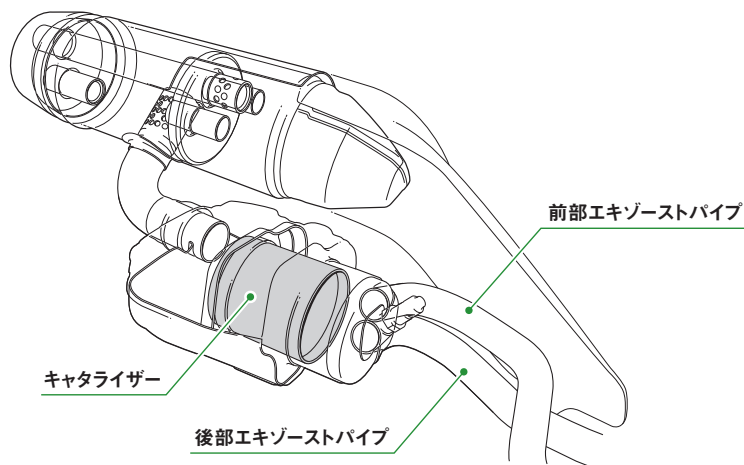
- ① シリンダー挟角90°で、ボア×ストローク78.0×66.0mmの「ST1300」エンジンを継承した水冷1,261cm³・DOHC・縦置きV型4気筒エンジンを採用。
- ② 2軸2次バルancerを採用することにより、不快な振動を抑え、長距離でも疲れの少ない快適な走行を実現。
- ③ 低・中回転域を重視したバルブタイミングと吸排気系のセッティングを実施し、燃焼効率を向上。
- ④ 圧縮比を見直し、レギュラーガソリンに対応。
- ⑤ 排気システムは、エンジン左右のシリンダーから各々2本ずつ伸びるエキゾーストパイプのうち、前部エキゾーストパイプの途中に延長部を設けることで各エキゾーストパイプの圧力変動に差を与え、鼓動感あふれる独自のV4排気サウンドを具現化。 ※特許出願中
- ⑥ 排出ガスを効率よく浄化し、EURO3 排ガス規制に適合。
- ⑦ 駆動方式にはシャフトドライブを採用し、滑らかな発進加速を演出。街中から長距離クルージングに至るまで余裕のある走りを実現。
- ⑧ 低・中速域のトルクと最適なファイナルレシオにより、エンジン回転数を低めに設定することで、より快適なクルージングを実現。

■ 排気システム



4本のエキゾーストパイプのうち前部エキゾーストパイプの途中に延長部を設けることで、各エキゾーストパイプの圧力変動に差を与え、鼓動感あふれる独自のV4排気サウンドを創出。

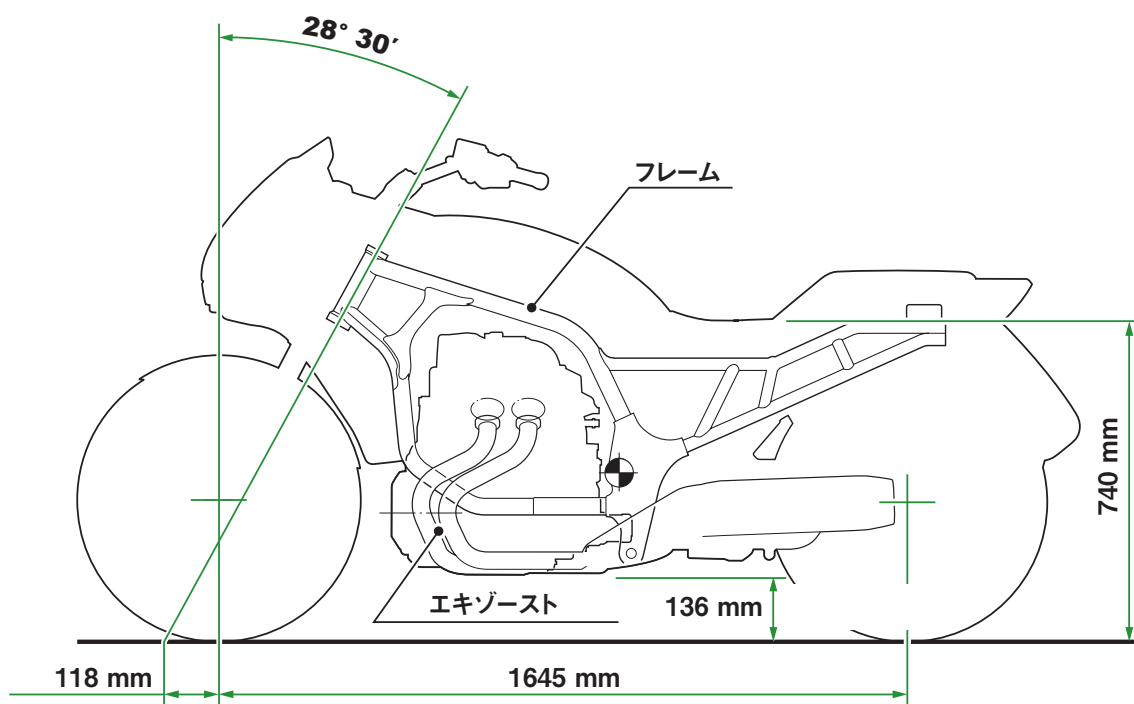
■ 排気系構造図



● 車体、ディメンション

CTXのディメンションは、低シート高と低重心の利点を最大限に活かし、街中での扱いやすさと長距離ツーリングの際も疲労を感じる事が少ない、安心感のあるハンドリングの両立を目指しました。そのため、エンジンや吸・排気システム、冷却システムなどの重量物の配置を設計段階より徹底的に追求。CTXの特徴的な低重心と、前後の重量配分フロント:48%・リア:52%を達成しています。28°30'のキャスト角と1,645mmのロングホイールベースを設定し、そこから得られる優れた安定性と操舵応答性により、扱いやすさと安心感の両立を実現しています。

■ ディメンション図



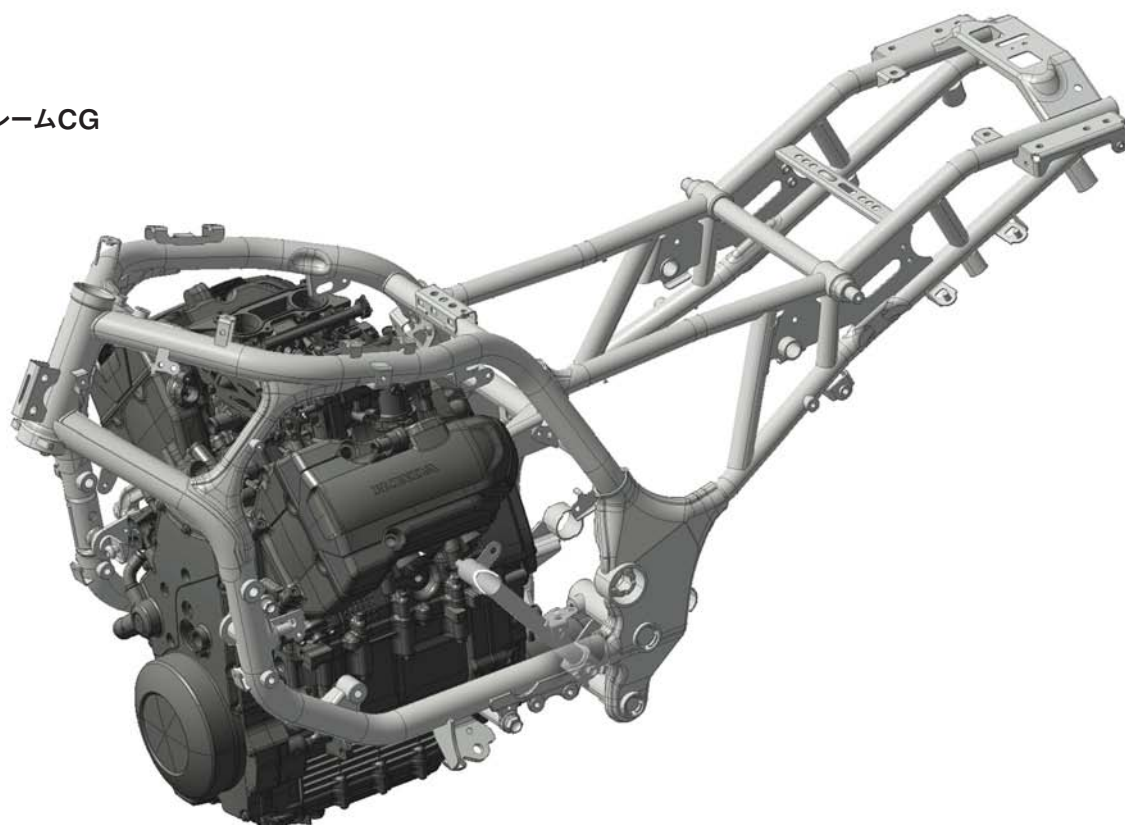
● フレーム概要

「CTX1300」のフレームは、オーソドックスなダブルクレードルフレームを基本として、操る楽しさとクルージング時の安定感の両立を狙った新設計のフレーム骨格を採用しています。「ST1300」で定評のある特徴的な縦置きV4エンジンを取り囲むメインパイプには $\phi 38.1\text{mm}$ の極太鋼管を採用し、タンデムライディングやツーリング時の荷物積載に応える高い剛性を確保しています。

また、シート下に19Lのフューエルタンクを配置しながらも、740mmの低シート高を実現。安心感の高い足つき性を提供しています。さらに、CTX独特の構成として、V4エンジンの鼓動感を最大限に引き出すためにエンジンの慣性力を効果的にリヤタイヤに伝達するトラクションビームをメインフレームとは独立して設定。操縦性と安定感の両立に加え、操る楽しさの演出に大きな効果を発揮しています。

このフレームは徹底的なCAE解析を行うことで、しなりの均一性や変形の対称性などにも配慮した骨格を実現。ライダーへの路面からのフィードバックを最優先に考えた新世代のダブルクレードルフレームとして、「快適技術の体感」にふさわしい仕上がりとなっています。

■ フレームCG



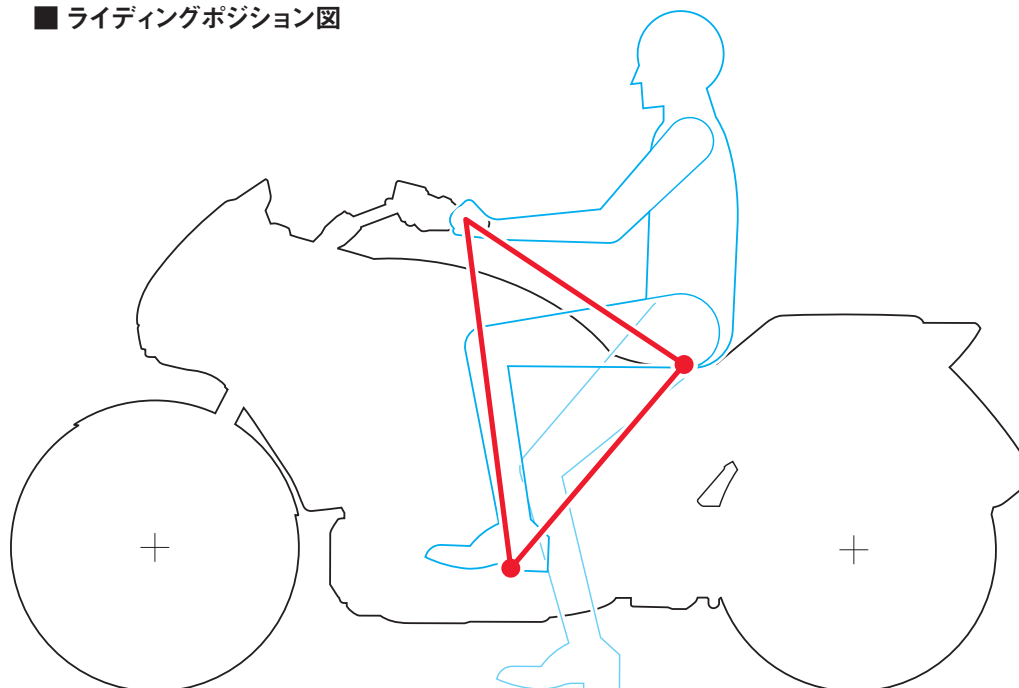
● ライディングポジション

ライディングポジションは、多くの方が適切なポジションでライディングを可能とするため、比較的自由度の高い設定としました。「CTX1300」では、従来のクルーザーモデルに対して、ハンドル形状により、膝や腕まわりに余裕のある快適なライディングを演出しています。

シートは、硬さと形状を最適化し、長距離走行でも快適な乗り心地を実現。同時にシート高を740mmに設定するとともに、足が出しやすいシートとステップまわりの形状を採用することで、良好な足つき性を確保しています。また、パッセンジャーシートは、十分な居住性と動きの自由度を確保しながら長時間のライディングでも快適かつ軽快に楽しめるよう機能的な形状としました。

ステップは、エンジンやエキゾーストパイプ位置の最適化により、ゆったりとした快適なライディングポジションを提供。渋滞した街中から高速道路を利用した郊外へのロングツーリングまで、様々なシチュエーションで快適な走行を可能としました。

■ ライディングポジション図



● フロントサスペンション

フロントサスペンションには、インナーチューブ径φ43mmのテレスコピック式倒立フォークを採用。120mmのストロークと共に、圧/伸の減衰力を独立して制御するカートリッジ式のダンパーを採用することで、上質な乗り心地と狙い通りのラインをトレースできるハンドリングを実現しています。



● リアサスペンション

リアサスペンションには、低シート高とシート下フューエルタンクを両立するために、コンベンショナルなダブルサスペンションを採用。圧/伸の減衰力を独立させて制御可能なダンパーは、CTX専用にならんに採用したサスペンションオイルとの組み合わせにより、上質な減衰フィーリングと応答性を実現しています。

リアのスイングアームは、アルミニウム製重力鋳造 (GDC) のワンピース構造を採用。フレームボディーと同様に徹底的なCAE解析を実施。タンデムライディングや荷物積載時の余裕ある剛性を実現し、しなりの均一性を獲得することで、リアサスペンションと共に高いロードホールディング性と適切なライダーフィードバックを実現しています。

● ホイール

タイヤサイズはフロント:130/70R18M/C 63V、リア:200/50R17M/C 75Vのサイズを採用し、「CTX1300」に求められる穏やかな操舵特性と安定感を提供しています。組み合わされるホイールは完全新設計のアルミキャストホイール。前後共に新デザインの10本スポークにより、多本スポーク特有の優れた動的バランスによる安定したロードホールディング性に貢献しています。



フロントホイール



リアホイール

● ブレーキ

ブレーキは、車両特性に合わせた最適な制動力を確保するため、フロントはφ310mmダブル大径ディスクに3ポットキャリパーを。リアの大径φ316mmのディスクには、3ポットキャリパーのコンバインドブレーキを標準装備。ブレーキパッドはシンタードパッド(焼結パッド)を採用し、街乗りから長距離ツーリングまで安心して使えるブレーキシステムとしています。また、ABSも標準装備としました。



フロントφ310mmダブル大径ディスク、3ポットキャリパー

● ヘッドライト

ヘッドライトは、先進的な高輝度のLEDの採用により、夜間の快適な走行を実現し、視認性も向上させています。GOLDWINGを彷彿させるフロントフェイスを演出しながらも、発光オーナメントを備えた4灯式LEDヘッドライトにより、今までにない全く新しいフロントスタイリングを表現し、「CTX1300」の精悍なキャラクターを際立たせています。



LEDヘッドライト／ウインカー

● ウインカー／テールランプ

ウインカーとテールランプにもLEDを採用。部品構成にこだわりながら、十分な被視認性を確保し、ツアラーに相応しい上質で個性的なデザインを実現しています。

フロントウインカーは、ミラーにインテグレートさせることで「CTX1300」のフロントスタイリングを引き締めています。

テールランプは、後方から見て左右が跳ね上がるような特徴的なライン状のテールランプ形状により、後方から見て一目で「CTX1300」と認識可能な個性を際立たせています。また、中央のストップランプは視認性を向上させ、上質感と機能を高次元で融合させています。

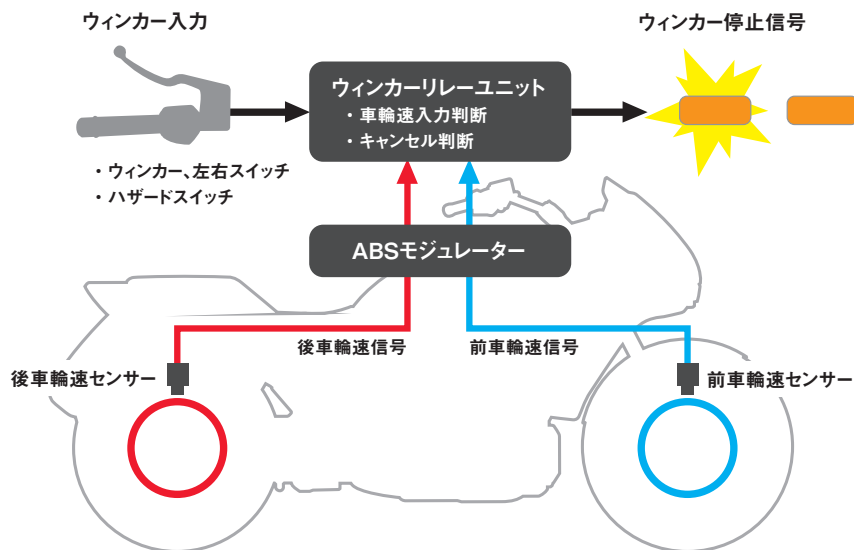


テールランプ／ウインカー

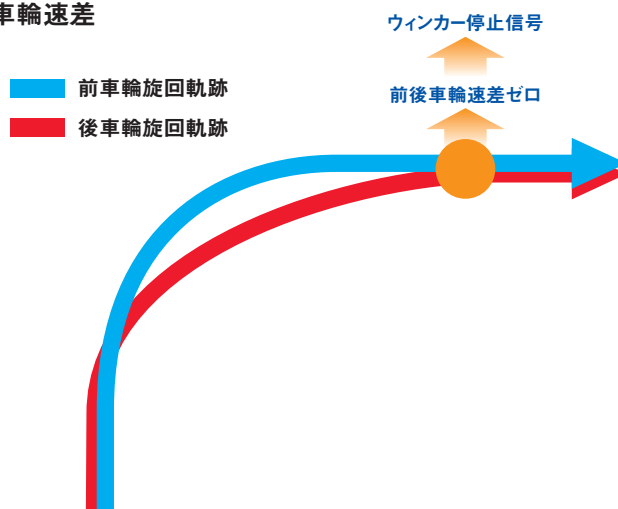
● ウィンカーオートキャンセラー

ウィンカーの使い勝手をよくするために、車線変更後や右左折終了後に自動的にウィンカー作動を停止させるウィンカーオートキャンセラーを採用しました。このシステムは、前後の車輪の車輪速差率をセンサーで感知し、直進と旋回などを判別。タイヤ空気圧の変化や磨耗による外径の変化にも対応するHondaが世界で初めて開発した独自のシステムです。 ※特許出願中 ※走行状況や諸条件により作動しない場合もあります。

■ ウィンカーオートキャンセラーシステム概念図



■ 右旋回時の前・後輪の車輪速差



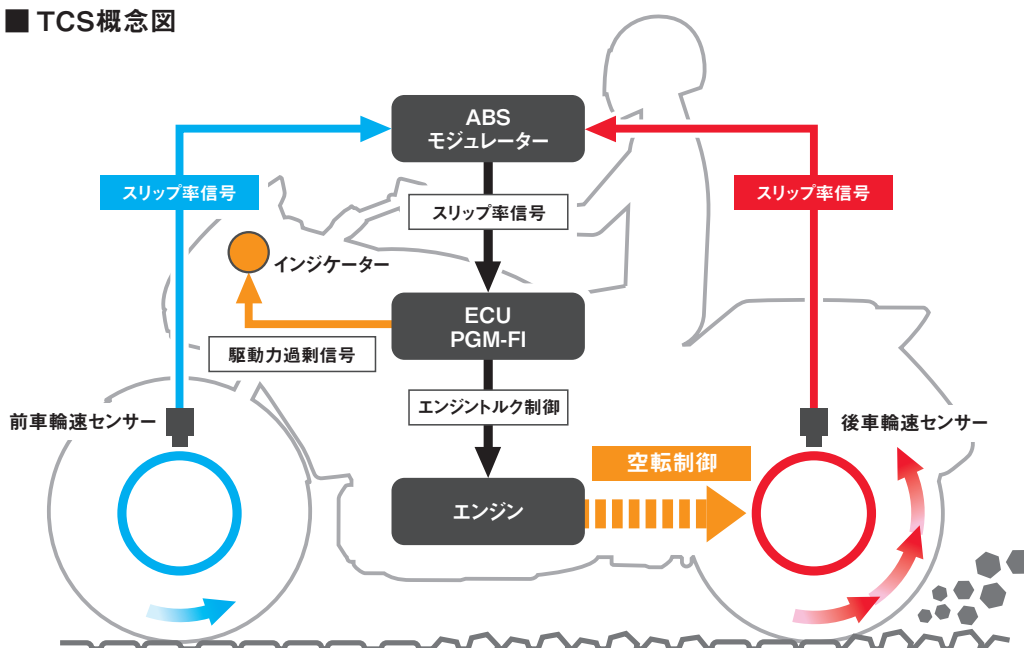
旋回時の前車輪と後車輪の軌跡違いにより発生する車輪速の差を利用し、旋回中であると判断し、車輪速の差がなくなった時点で旋回は終了と判断。その時点でウィンカーを停止させます。

● TCS(トラクション・コントロール・システム)

TCSの制御システムは、車輪速度センサーで得た信号情報をABSモジュレーターを介してECUに送り、スリップ率を算出してPGM-FIの噴射間引きパターンを判断することで、駆動輪の回転を制御します。このことにより以下の機構が作動します。

- エンジントルクを制御することで過剰なスリップを抑え、車体挙動の変化を抑制します。
- 駆動力の過剰をインジケータ点滅でライダーに知らせます。
また、状況に応じてTCSをオフにすることも可能です。

■ TCS概念図

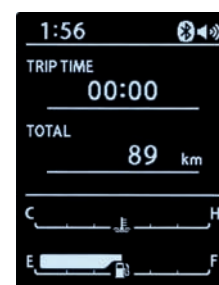


● メーター

様々な車両情報を確認可能でありながら上質なツアラーに相応しいデザインとして、メーターには二眼式を採用。中央にモノクロTFT液晶式のパネルを配して、燃料消費情報やインジケーター情報など豊富な表示バリエーションに対応させることで、シンプルで高品位なデザインを実現しています。また、TFT液晶式のパネルは、オーディオシステムからの楽曲表示や音量、選曲などの表示も可能です。



二眼メーター



モノクロTFT液晶表示

● ハンドルスイッチ

ハンドルスイッチは、人間工学に基づき設計され、親指の動きやフィット感に加え、クリック感など、快適な操作性と操作感覚を実現しています。



● オーディオ

オーディオは、Honda二輪としては初のBT (Bluetooth)※に対応し、BT対応デジタル音響製品(オーディオ、スマートフォン、ヘッドセット)などを、ケーブル接続の手間を省き、ワイヤレスで使用することが可能で、音楽を聴きながら快適な走行をしたいと考える方々の要望にお応えします。

※BT (Bluetooth)：近距離のデジタル無線通信Bluetooth規格に対応した機器

※すべてのBT機器との接続を保証するものではありません、またBT機器の位置により音切れなどが発生する場合があります。

強力なネオジウムマグネットを採用した高音質な50Wスピーカーは、メーターパネルの左右に配置し、最大出力40W×2のアンプと専用の音響のチューニングにより、ライダーに最適な迫力ある音楽を走行中に楽しむことができます。オプションのハイスクリーンを装着することで、車載スピーカーの効果をさらに得ることができます。



● アクセサリ

幅広い方々の要望に対応するために、多くのオプションを用意しました。快適性を向上させる装備としては、ハイスクリーンやフォグランプを用意。また、積載性を向上させる装備としては、リアキャリアやトップボックスを設定。さらに、ナビゲーションやアラームなども設定しました。

そして、スタイリングの魅力を向上させるオプションとして、様々なクロームメッキパーツを設定し、「CTX1300」の魅力をさらに拡大させます。

■ ナビゲーションG3



■ ウインドスクリーン



■ フォグランプ



■ トップボックス 45L(ワン・キー・システムタイプ)



■ リアキャリア



主要諸元



CTX1300

車名・型式	ホンダ・EBL-SL74	
全長(mm)	2,380	
全幅(mm)	940	
全高(mm)	1,170	
軸距(mm)	1,645	
最低地上高(mm)	130	
シート高(mm)	740	
車両重量(kg)	338	
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)	27.2(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値(クラス)*3	17.8(クラス 3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)	3.2	
エンジン型式	SC74E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブV型4気筒	
総排気量(cm ³)	1,261	
内径×行程(mm)	78.0×66.0	
圧縮比	10.0	
最高出力(kW[PS]/rpm)	62[84]/6,000	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	106[10.8]/4,500	
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)	19	
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5段リターン	
変速比	1速	2.571
	2速	1.722
	3速	1.285
	4速	1.041
	5速	0.862
減速比(1次/2次)	1.785/0.878×2.833	
キャスト角(度)	28° 30'	
トレール量(mm)	118	
タイヤ	前	130/70R18M/C 63V
	後	200/50R17M/C 75V
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
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。

※CTX、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