



製品説明書



荒れた未舗装路の走行を得意とするアドベンチャーモデル。そのモデルで市街地走行もスタイリッシュで便利にこなせたら今までにない新しい価値になるのではないかと？

X-ADVは、「アドベンチャーモデル」の新しい方向性として、都会の生活に“アドベンチャースピリット”という要素を提案したいと考えました。

そして、この価値はアドベンチャーモデルとしての新しい方向性になるのではないかと？

この考えが、開発の出発点でした。

未舗装路走行を得意とするアドベンチャーモデルは、何処へでも行けることが最大の魅力です。シート高が高くアップライトなライディングポジションは渋滞時の見通しも良く、路面の凹凸を吸収しやすい長いストロークのサスペンションはベルジャン路*や荒れた舗装でも快適に走行できるという、市街地にもマッチした特徴も併せ持ちます。

また、市街地走行を得意とする通勤モデルは、取り回しの良い車体サイズ、積載性の良いラゲッジボックスなどの便利な使い勝手大きな魅力です。これらの魅力を高次元で融合させたら、今までにないアドベンチャーモデルを創造できると考えました。

さらに都会をスマートに駆け抜けるためには、プレミアム感あるスタイリッシュな外観も必要と考えました。

※石畳の路面

これらを融合させたX-ADVには、都会の生活に “アドベンチャースピリット”をもたらし、お客様に遊び心にあふれるモーターサイクルライフを提供したいという思いが込められています。

開発目標

平日は都会をスマートに移動でき、休日は日常を離れて冒険へいざなう “アドベンチャースピリット”を持つモーターサイクル

開発では「GO EVERYWHERE with EXCITMENT」をコンセプトに、「平日は都会をスマートに移動でき、休日は日常を離れて冒険へいざなう “アドベンチャースピリット”を持つモーターサイクル」を目指し、以下の魅力を具現化しました。

- ・都会のスタイリッシュなシーンにマッチする
- ・郊外でのアクティブなシーンにマッチする
- ・通勤での使い勝手の良さを持つ

この3つの魅力を極めて高い次元で融合させたX-ADVは、アドベンチャーと通勤の価値を両立させ、プレミアム感のあるスタイリッシュな仕上げを施した“アドベンチャースピリット”を持つモーターサイクルとして完成させました。

●ベネフィットと技術手法の概要

○所有する誇り (PRIDE)

- ・プレミアム感のあるスタイリッシュなスタイリング
- ・光で個性を演出するLED灯火器
- ・ハイグレードなブレーキシステム

○冒険へのいざない (ADVENTURE)

- ・アドベンチャーテイストのスタイリング
- ・アドベンチャーテイストを引き立てる装備

○安心感ある市街地などでの走行 (COMFORT)

- ・荒れた舗装路やフラットダートなどで軽快な走行に寄与する足回り
- ・楽な乗車姿勢のアップライトポジション
- ・キビキビと気持ちよく走行できるトルクフルなパワーユニット
- ・混雑する市街地でも安心感を持って気持ち良く走行できる取り回しの良い車体

○通勤・通学での使い勝手の良さ (CONVENIENCE)

- ・フルフェイスヘルメットが収納できるラゲッジボックス
- ・イグニッションのノブを回すだけでエンジン始動ができるHondaスマートキーシステム
- ・ライダーの好みで5段階に調整可能なリンク式ウインドスクリーン

以下、これらの技術手法を具体的に紹介します。



※写真は輸出仕様車です。

郊外にマッチするアドベンチャーのテイストと、都会にマッチするプレミアム感を上質に融合させた、力強くスタイリッシュなスタイリング

アドベンチャーのテイストとプレミアム感を上質に融合させ、郊外のアクティブなシーンにも、都会のスタイリッシュなシーンにもマッチするスタイリングを追求しました。

前後方向に短く塊感のあるボディとサスペンション長の長いアップライトシルエットでアドベンチャーテイストを強調。そして、フロントからリアまで統一感あるキャラクターラインで構成されたボディによりプレミアム感を強調。これらを上質に融合させ、力強くスタイリッシュな新たな外観を完成させました。



●プレミアム感を兼ね備えた アクティブなフロントビュー

アドベンチャーのテイストとプレミアム感を上質に融合させ、郊外のアクティブなシーンにも、都会のスタイリッシュなシーンにもマッチするスタイリングを追求しました。

前後方向に短く塊感のあるボディとサスペンション長の長いアップライトシルエットでアドベンチャーテイストを強調。そして、フロントからリアまで統一感あるキャラクターラインで構成されたボディによりプレミアム感を強調。これらを上質に融合させ、力強くスタイリッシュな新たな外観を完成させました。



※写真は輸出仕様車です。

●アクティブな走りを予感させるダイナミックなサイドビュー

乗降性に配慮してボディにえぐりを設定し、フロント回りとリア回り、それぞれの塊感を強調しながらもひとつの造形として融合し、力強さを強調。また、前後へ張り出したタイヤ、前後方向に短く凝縮されたボディ、長いサスペンションがボディのフローティング感を演出、さらに視覚的な重心をフロントサイドカウルに置くことで、アクティブな走りを予感させるダイナミックなサイドビューを完成させました。



●力強さのなかに軽快さを表現したリアビュー

リアカウル回りにボリュームをもたせつつ、テールエンドをしぼりこむとともに、短くすることで、力強さの中にも軽快感あるリアビューを完成させました。さらに小型LEDテールランプをボディー内に組み込むことで軽快感と、一体感も表現しています。



●アドベンチャーのテイストを取り入れた スピードメーター回り

Hondaのダカールラリー参戦車CRF450 RALLYのスピードメーター回りをイメージし、スクエア形状のスピードメーターをウインドスクリーン後部、別体のインジケーターをハンドル中央部に配置しました。これらにより、アドベンチャーテイストあるスピードメーター回りを実現させました。



※写真は輸出仕様車です。

●カラーリング

プレミアム感を強調する MODERN SPORTY のスタンダードタイプと、アドベンチャーのテイストを強調する ADVENTURE FEELING のスペシャルエディションタイプを用意しました。

●スタンダードタイプ<MODERN SPORTY>

力強くスタイリッシュなボディーデザインを強調する、シルバーとマットグレイのモノカラーと、アルミのアンダーガード、フロア、ピボットプレート、リアグリップにより、クールなアーバンライフを引き立たせます。

■デジタルシルバーメタリック



●スペシャルエディションタイプ<ADVENTURE FEELING>

アドベンチャーモデルのトップエンドモデルである CRF1000L Africa Twin を想起させる、白のストライプを持つ赤、そしてトリコロールの2つのカラーリングタイプを設定。これらとアンダーガード、フロア、ピボットプレート、リアグリップにより冒険心を刺激するフリーダムライフを引き立てます。

■ヴィクトリーレッド



アドベンチャーのテイストを取り入れながらも、
混雑する市街地での快適な走行と便利な使い勝手を

● 高速域の安定感と、混雑する市街地の取り回しの良さを両立したディメンション

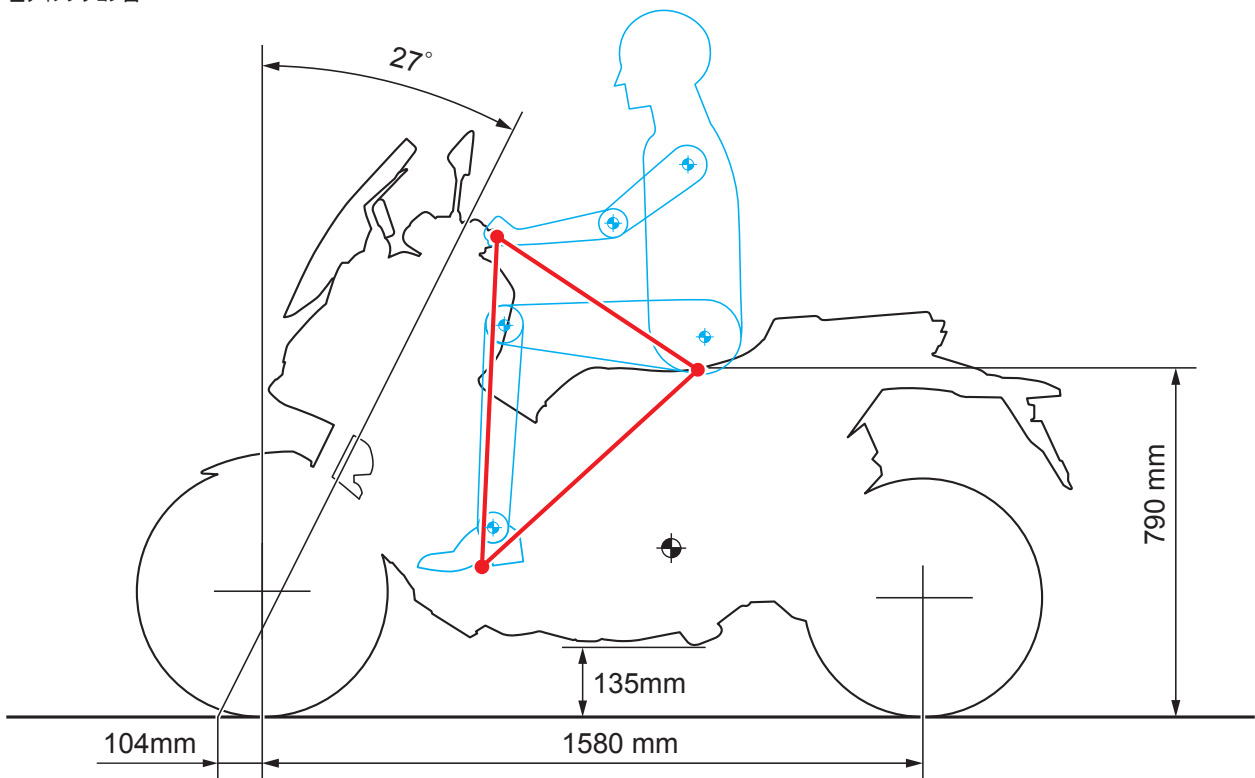
アドベンチャーのテイストを取り入れつつ、混雑する市街地での軽快で快適な走行を追求。以下の仕様により、高速道路などの定常走行でもより安定感を持たせつつ、小回りがきく軽快感、段差を乗り越えるときや荒れた舗装路でも安心感のある二律背反の魅力を両立するディメンションを成立させました。

また、このディメンションはアドベンチャーテイストを引き立たせるアップライトなライディングポジションを可能としました。

以下が、具体的な技術内容です。

- ・混雑する市街地において便利で小回りがきく大きなハンドル切れ角 (39°)
- ・段差を乗り越えるときなどに障害物に干渉しにくい高い最低地上高 (135mm)
- ・混雑する市街地でも楽な乗車姿勢のアップライトなライディングポジション

■ディメンション図



●21L容量^{*1}のラゲッジボックスの設置を可能とした専用設計フレーム

タンデム走行時、パッセンジャー足回りの快適性のためには、リアカウルの幅は小さい方が有利ですが、一方、大きな収納スペースを確保するためには、リアカウル幅は大きい方が有利です。

これらの相反する魅力を両立するため、フレームを専用設計し、リアカウルの最大幅を450mmに抑えながらも、21L容量のラゲッジボックスを成立させ、フルフェイスヘルメット1個^{*2}の収納を可能としました。

また、ラゲッジボックス内には、便利なラゲッジライトとアクセサリースocketも設定しました。

※1: Honda調べ ※2: ヘルメット形状・大きさによっては入らない場合があります。



●アドベンチャーのテイストと機能を両立したスキッドプレート

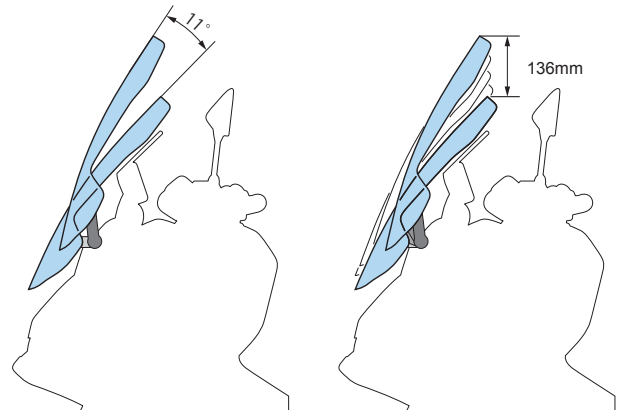
アドベンチャーモデルに多く採用されている、スキッドプレートを装備。このスキッドプレートは、飛び石などによるエンジンや車体へのダメージを最小限に抑えることはもとより、アドベンチャーのテイストを引き立てます。



●ライダーの好みで5段階に調整可能なリンク式ウインドスクリーン

5段階に高さや角度を変更できるウインドスクリーンを装備。スクリーンステーにリンク式を採用し、高さと同時に角度の変更も可能としました。スクリーンのポジション変更には工具が不要で、手動で行えます。これにより、速度域の高い高速道路などでは防風を重視した高いポジションに、市街地ではスタイリングを重視した低いポジションなど、ライダーの好みのポジションへの調整が簡単に行えるようにしました。

※ウインドスクリーンの調整は停車時に行ってください。



※写真は輸出仕様車です。

●アドベンチャーのテイストを引き立てるハンドル

アドベンチャーモデルに多く採用されている、全幅の広いアルミテーパーハンドルを装備。軽く、強度に優れることはもとより、アドベンチャーのテイストを引き立てます。



●アドベンチャーのテイストと機能を両立した樹脂製ナックルガード

アドベンチャーモデルに多く採用されている、ナックルガードを装備。郊外のフラットダートなどでの飛び石、木の枝などからライダーを保護することはもとより、アドベンチャーのテイストを引き立てます。

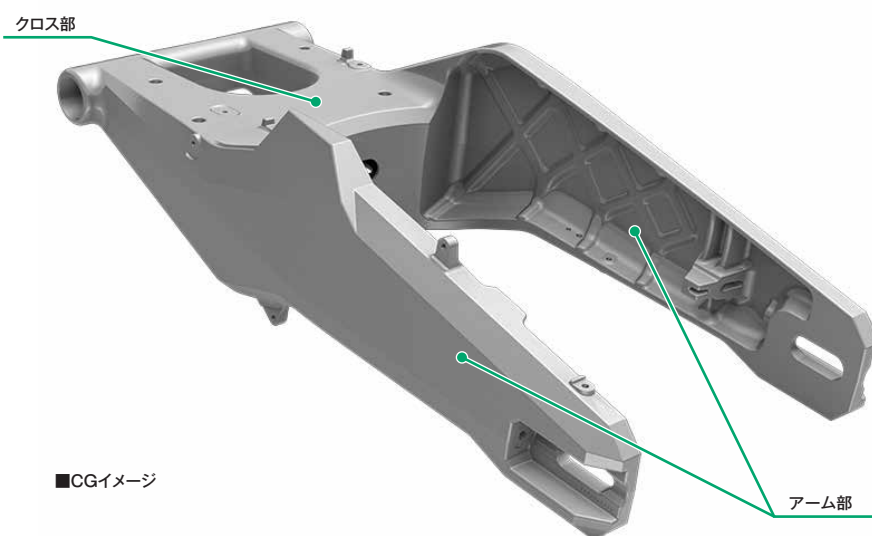
また、市街地でも、ライダーに直接走行風や雨が当たらないよう、プロテクション効果も兼ね備えた設計としています。



ハイグレードな装備を取り入れつつ、比較的路面状態の悪い郊外の荒れた舗装路やフラットダートなどでの軽快な走行を実現した足回り

●スタイリッシュな外観と、軽快な走行を実現した新設計スイングアーム

新設計のスイングアームは、クロス部を中空、アーム部をコの字断面とした、軽量で路面の追従性が良い一体型アルミスイングアームを採用しました。これにより、都会にマッチするスタイリッシュな外観を持つと共に、比較的路面状態の悪い郊外の荒れた舗装路やフラットダートなどでの軽快な走行に寄与しています。



●ハイグレードなフロントブレーキシステム

フロント回りは迫力ある存在感を演出するため、230mmのワイドピッチでパイプ径 ϕ 41正立テレスコピックフロントフォークを採用。フレームとの剛性バランスを最適化し、高い路面追従性と乗り心地の両立を図りました。



●ライダーの好みに調整できるフロントサスペンション/リアサスペンション

比較的路面状態の悪い郊外の荒れた舗装路やフラットダートなどでも軽快な走行に寄与するサスペンションを追求。以下の技術内容により、ライダーの好みに調整できるフロントサスペンションとリアサスペンションを成立させました。また、これらの調整機構はアドベンチャーモデルのトップエンドモデルのCRF1000L Africa Twinにも採用されており、ハイグレードな仕様としました。

以下がフロントサスペンションでの具体的な技術内容です。

- ・オフロードモデルのような初期作動がソフトなセッティングにより、市街地はもとより、比較的路面状態の悪い舗装路などでも快適な乗り心地を実現。
- ・プリロード調整機構により、乗員数の変化や積載量の変化による車両姿勢をライダーの好みに調整が可能。
- ・減衰力調整機構*によりライダーの好みの乗り心地に調整が可能。 ※調整は伸び側のみ
- ・インナーチューブ径φ41mmの倒立フォークによりフロント回りに剛性感があり、ライダーが路面の接地感を感じやすい。また、これはアドベンチャーのテストにも寄与。



次に、以下がリアサスペンションでの具体的な技術内容です。

- ・プロリンクサスペンションを採用すると共に、オフロードモデルのような初期作動がソフトなセッティングにより、市街地はもとより、比較的路面状態の悪い舗装路などでも快適な乗り心地を実現。
- ・プリロード調整機構により、乗員数の変化や積載量の変化による車両姿勢をライダーの好みの姿勢に調整が可能。



※写真は輸出仕様車です。

●アドベンチャーのテイストを引き立てるフロントホイールとリアホイール

ステンレス製のスポークとアルミ製のリムとハブを採用し、しなやかで、軽快な走行を実現することはもとより、アドベンチャーのテイストを引き立てました。

また、ホイールサイズは、フロントに17インチ、リアに15インチを採用。フロントホイールは、比較的路面状態の悪い郊外の荒れた舗装路やフラットダートなどの走破性に寄与し、リアホイールはラゲッジスペースの容量との両立を図りました。これらのホイールサイズと、車体とのバランスはアドベンチャーのテイストにも寄与しています。

さらに、フロントおよびリアホイールにL型タイヤバルブを採用し、日常の空気圧チェックや空気充填時のメンテナンスのしやすさにも配慮しました。



■L型タイヤバルブ

●アドベンチャーのテイストを引き立てるフロントタイヤとリアタイヤ

比較的路面状態の悪い郊外の荒れた舗装路やフラットダートなどを軽快に走行できることはもとより、フロント、リア共にアドベンチャーのテイストを引き立てるブロックパターンのチューブレスタイヤを採用しました。



■リアホイール&タイヤ



■フロントホイール&タイヤ

●ダイレクトな駆動力を感じられるチェーンドライブと都会で使い勝手のよいドライブチェーンケース

駆動方式にはダイレクトな駆動力を感じられるチェーンドライブ方式を採用。市街地での機敏な走りや、ワインディングでのスポーティーな走り、フラットダートなどでの軽快な走行に寄与しています。

また、ドライブチェーン全体をカバーするドライブチェーンケースを採用し、車両を押し引きする際に、衣類などにドライブチェーンの汚れが付きにくく、都会での使い勝手のよさに寄与しています。



■ドライブチェーンケース

※写真は輸出仕様車です。

混雑する市街地でキビキビと気持ちよく走行できるトルクフルな特性を持つパワーユニット

●DCT(デュアルクラッチトランスミッション)搭載 水冷・4ストローク・直列2気筒エンジン

エンジンは、低・中回転域で力強いトルク特性の水冷・4ストローク・直列2気筒745cm³を搭載。トランスミッションは定評のあるDCTを標準装備しています。

DCTは、オートマチックトランスミッションの簡単な操作性と、マニュアルトランスミッションの優れた伝達効率を高次元で融合した有段式自動変速機です。軽量・コンパクトなシステムでありながら、電子制御技術により繊細なアクセル操作にも対応して、スムーズでダイレクト感のある発進・変速特性を実現しています。



■エンジン透視イメージ図

●ローレシオ化で市街地での機敏な走行を実現

リアタイヤサイズ、ファイナルドリブンスプロケットのサイズの変更によりローレシオ化し、信号の停止や発進などが多い市街地でも、機敏な加速感を得られます。

●郊外のワインディングなどでスポーティーに走行できるDCT制御

DCTのDモード、Sモードにおいて、低いギアを選択する領域を拡大した制御とし、アップダウンやコーナーが多い郊外などのワインディングでも、スポーティーなライディングフィールを体感できます。

●登/降坂検出制御

走行時に登坂や降坂などの状況で、運転状態から登降坂を推定して最適な変速制御を行います。登坂時には、低めのギアポジションを維持する制御を行うことで適切な駆動力を確保します。また、降坂時には、状況に応じて減速時のシフトダウンタイミングを最適に制御するとともに、ブレーキ頻度によって最適なシフトスケジュールに切り替え、エンジンブレーキを確保します。

アドベンチャーのテイストと、先進的なスタイリッシュさを兼ね備えた
便利な使い勝手を実現した電装

●オール LED化した先進的でスタイリッシュなライト類

全ての灯火器にLEDを採用。ヘッドライトは白色点灯でシャープな形状。テールランプは特徴的な2本ラインの点灯、そして、それぞれの特徴的な形状により、先進的でスタイリッシュな灯火器を実現させました。



●先進的で便利なメインスイッチ

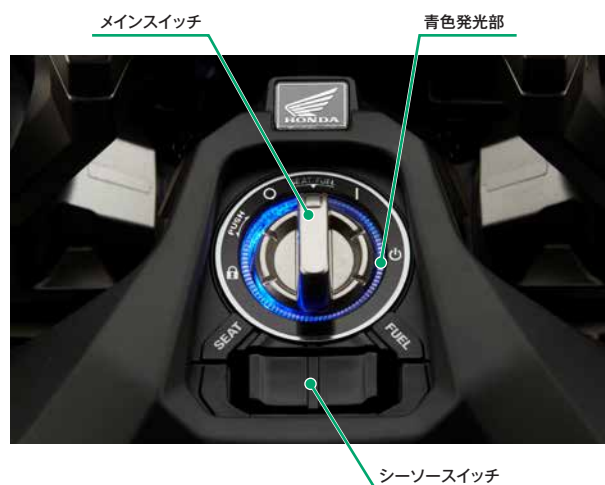
Honda スマートキーシステムならびにシーソースイッチ一体ノブ式メインスイッチを採用。このシステムにより、スマートキーを携帯した状態でメインスイッチノブを押すことにより、ノブをまわせるようになります。そしてイグニッションのON、OFF、そしてハンドルロック操作が可能となり、“ポケットなどからキーを取り出す”という煩わしさを解消しました

またメインスイッチノブを押す、またはスマートキーのアンサーバックスイッチを押すと、ノブ周辺が青色に発光し、暗がりでもノブの位置判別を容易とし、スタイリッシュさも演出します。

盗難抑止機構は、メインスイッチにノブクラッチ機構を設定することで、ノブの無理な回し方によるハンドルロック解除を防ぎます。さらにイモビライザー機構も標準装備しました。

シーソー式スイッチは、シートとフューエルリッドの開錠操作が行えます。

これらのシステムにより、先進的なスタイリッシュさを兼ね備えた、給油時やシートオープン時もキーを取り出すことなく操作できる、便利な使い勝手を実現しました。



※写真は輸出仕様車です。

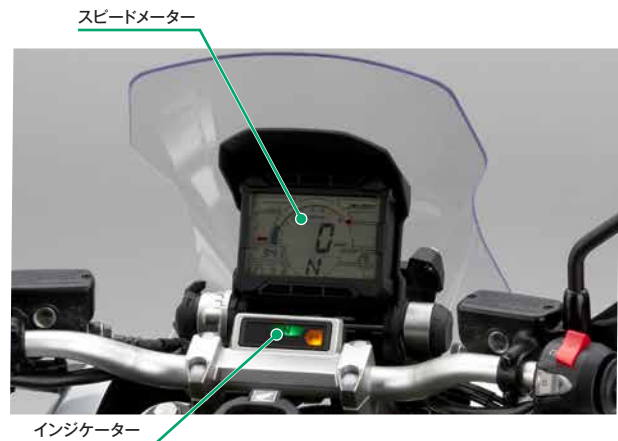
●先進的で便利なスマートキー

2つのスイッチを設定したスマートキーを採用。車両とスマートキーがHonda スマートキーシステムの作動範囲内にあると、メインスイッチノブの操作が可能ですが、他の人によるメインスイッチの操作を防ぎたいときは、スマート機能ON/OFFスイッチにてスマート機能をOFFにできます。また、アンサーバックスイッチにより、車両のウィンカーが点滅(アンサーバック)し、自車の位置を知ることができます。



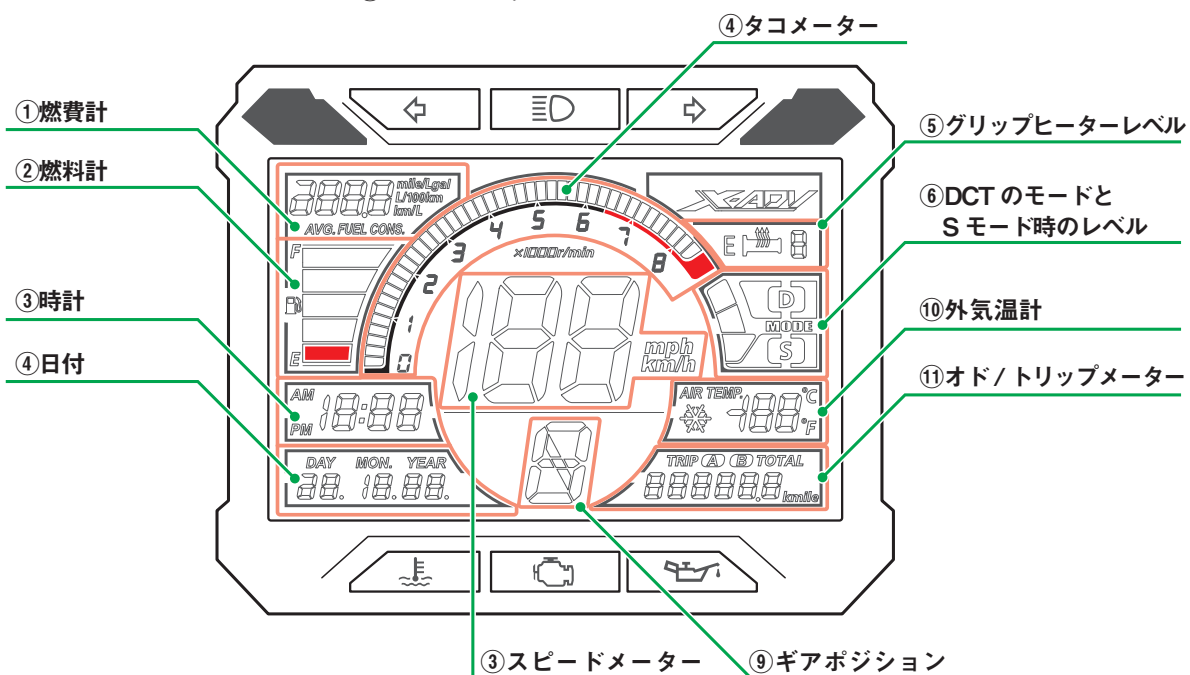
●多機能なスピードメーターと別体インジケータ

ライダーの視線移動が小さい、比較的高い位置に設定したスピードメーターを採用。また、表示面積が限られたスピードメーターにより多くの情報を表示させるため、形状をスクエアとしました。また、エンジン始動時や車両停車時に比較的に見ることが多いスマートキー認知灯などのインジケータ類を、スピードメーターとは別体としました。これにより、コンパクトながらも多くの情報の表示を可能としたメーターを実現しました。



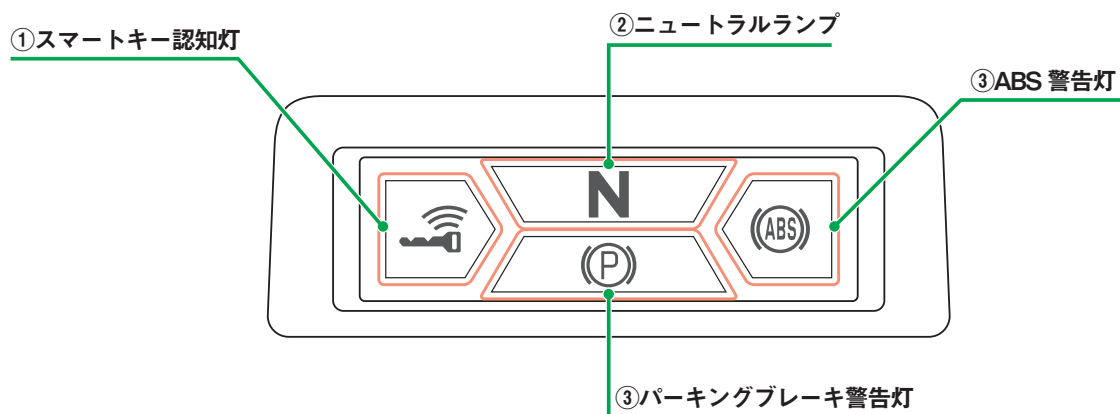
●スピードメーター表示

- ①燃費計
- ②燃料計
- ③スピードメーター
- ④タコメーター
- ⑤グリップヒーターレベル
- ⑥DCTのモードとSモード時のレベル
- ⑦時計
- ⑧日付
- ⑨ギアポジション
- ⑩外気温計
- ⑪オド/トリップメーター



●インジケーター表示

- ①スマートキー認知灯 (Smart key recognition lamp)
- ②ニュートラルランプ (Neutral lamp)
- ③ABS警告灯 (ABS warning lamp)
- ④パーキングブレーキ警告灯 (Parking brake warning lamp)



アドベンチャーテイストと、プレミアム感を融合しつつ、日常の使い勝手に配慮した純正アクセサリ



トップボックス38L & バックレスト



トップボックス45L & バックレスト



リアキャリア

車両のスタイリングと一体感を持たせながら、機能との両立を図りました。



グリップヒーター(標準装備)

ETC(標準装備)



フロントLEDフォグランプ



レッグディフレクター



フロアプレート

ステンスプレートをインサートし*、フロアプレート回りの個性を印象付けつつ、プレミアム感を演出しました。

※〔特許出願中〕



フロントサイドパイプ

車両のスタイリングと一体感を持たせながら、フロントサイド回りの力強さを印象付けます。



フットディフレクター

フロントサイド回りの個性を印象付けつつ、ライダーの膝と足元への防風効果にも寄与します。

■アクセサリの内容は2017年4月現在のものです。

※写真は輸出仕様車です。

主要諸元



X-ADV 主要諸元

車名・型式	ホンダ・2BL-RC95	
全長(mm)	2,230	
全幅(mm)	910	
全高(mm)	1,345	
軸距(mm)	1,580	
最低地上高(mm)★	135	
シート高(mm)★	790	
車両重量(kg)	238	
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)	40.0 (60) (2名乗車時)
	WMTCモード値★(クラス)*3	27.0(クラス3-2) (1名乗車時)
最小回転半径(m)	2.8	
エンジン型式	RC88E	
エンジン種類	水冷4ストロークOHC4バルブ直列2気筒	
総排気量(cm ³)	745	
内径×行程(mm)	77.0×80.0	
圧縮比★	10.7	
最高出力(kW[PS]/rpm)	40[54]/6,250	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	68[6.9]/4,750	
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)	13	
クラッチ形式★	湿式多板コイルスプリング式	
変速機形式	電子式6段変速(DCT)	
変速比	1速	2.666
	2速	1.904
	3速	1.454
	4速	1.200
	5速	1.033
	6速	0.837
減速比(1次★/2次)	1.921/2.235	
キャスター角(度)★	27°00'	
トレール量(mm)★	104	
タイヤ	前	120/70R17M/C 58H
	後	160/60R15M/C 67H
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(プロリンク)
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。

※X-ADV、Honda SMART Key、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。