

# 400X

## 製品説明書



写真はCB500Xで欧州仕様車

**400X 開発のねらい**

400Xは、扱いやすい車体サイズに、力強い低・中回転域トルクと、高回転域までスムーズに回る、扱いやすい出力特性の直列2気筒399ccエンジンを搭載。従来モデルから支持を得ている市街地のコミューティングから高速巡航の快適さに磨きを掛けるとともに、フラットダートでのFUNライディングも可能とする仕様装備を採用しました。これにより、クロスオーバーモデルとして多様なシチュエーションに対応出来るさらに懐の深いモデルに進化しました。

今回、新型400Xでは、

**『冒険心を呼び起こす、正常進化 Cross Over !』**

を開発コンセプトに、以下の進化により、遊びのフィールドと楽しみの幅が大きく広がる事を目指しました。

**～眺めるだけでワクワクするNew Cross Overデザイン～**

- ・アグレッシブでありながら洗練されたフロントマスクで都会の風景にも溶け込むデザイン
- ・フロント19インチタイヤが醸し出す、迫力ある佇まい

**～フラットダートのFUNライディングも可能なオフロード性能と仕様装備～**

- ・19インチフロントタイヤ採用による走破性向上
- ・扁平率を上げた溝の深いブロック調パターンの前後タイヤ採用による、荒れた路面での高いショック吸収性と路面を掴むグリップ力
- ・オフロード走行に適したブレーキ効力の調整と専用ABSセッティング

**～高速巡航性能などオンロード性能の向上～**

- ・19インチフロントタイヤと従来より約1°寝かせたキャスト角により高速巡航性を向上
- ・吸排気系の見直しにより、余裕ある力強い走りの出力特性
- ・ウィンドプロテクションに優れたハイウィンドスクリーンの採用による、より快適な高速巡航性能



■走りイメージ(写真はCB500Xで欧州仕様車)

## スタイリング (1)

# 400X

### ●スタイリングのねらい

スタイリングコンセプトは

## Tough and Wild

クロスオーバーモデルらしい、冒険心を駆り立てる、タフなイメージを持ったスタイリングとしました。



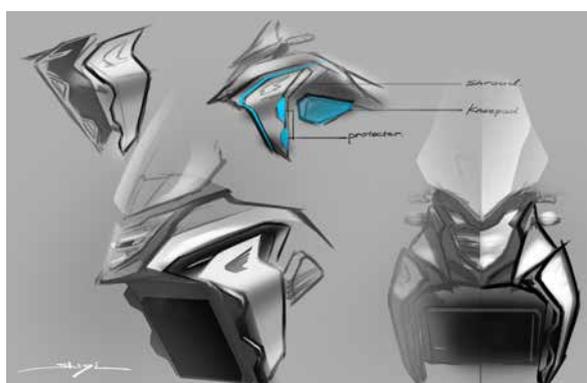
■イメージスケッチ

### ●フロントカウルまわり

フロントカウルまわりの造形をさらにタフなイメージに進化させるために、ラジエーターシュラウドを大型化。シュラウドまわりのレイヤードデザインやインテーク機能を強調したサイドカバーは、ライダーの足に当たる走行風とラジエーターからの排風を効果的にコントロールする事で、快適性も高めました。



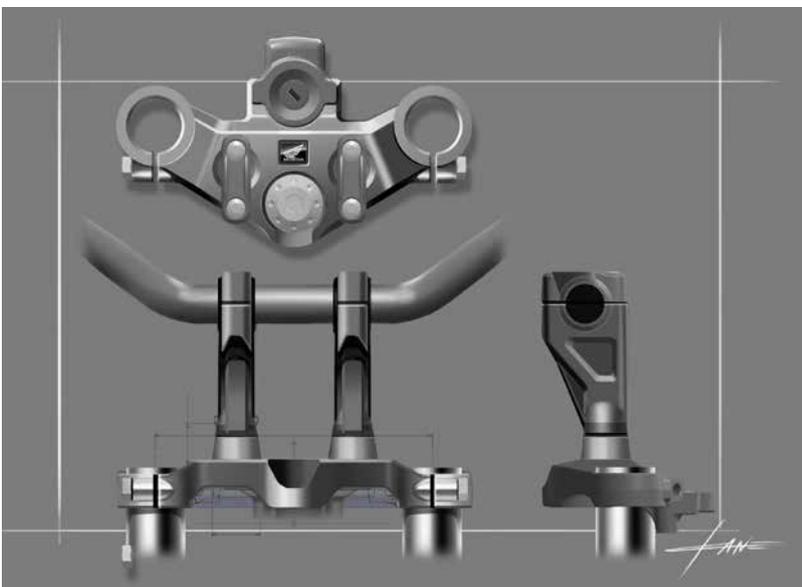
■シュラウドまわり(イメージCG/スケッチ)



■フロントカウルまわり(イメージスケッチ)

### ●ハンドルまわり

新形状のテーパーハンドル、インパネ、メーター、ハンドルアッパーホルダーは、ライダービューでのタフさを感じさせる表現としました。



■ハンドルまわり(イメージスケッチ)



### ●カラーリング

国内向けとして車体色に2タイプを設定しました。



■マットバリスティックブラックメタリック



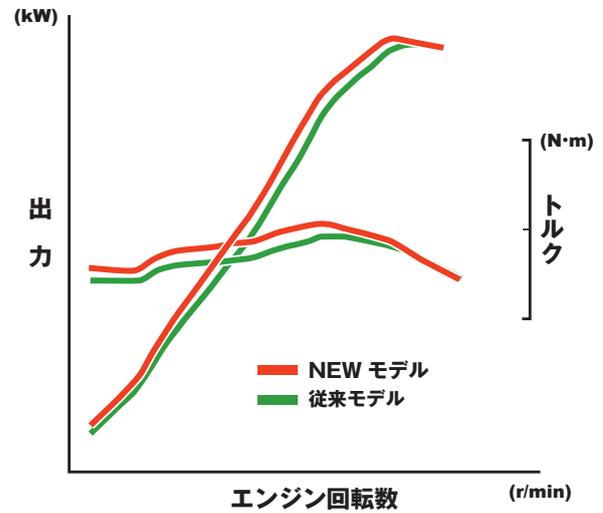
■グランプリレッド

## ●出力特性

バルブタイミングおよびリフト量の最適化により3,000～7,000rpmのトルクを3～4%向上させる事で、力強い加速と心地よい吹け上がりを実現。

市街地のストップ&ゴーから、高速道路での追い越し加速、ダート路面での低速域の粘り強さ等、様々なシチュエーションで、より力強い走りを可能としました。

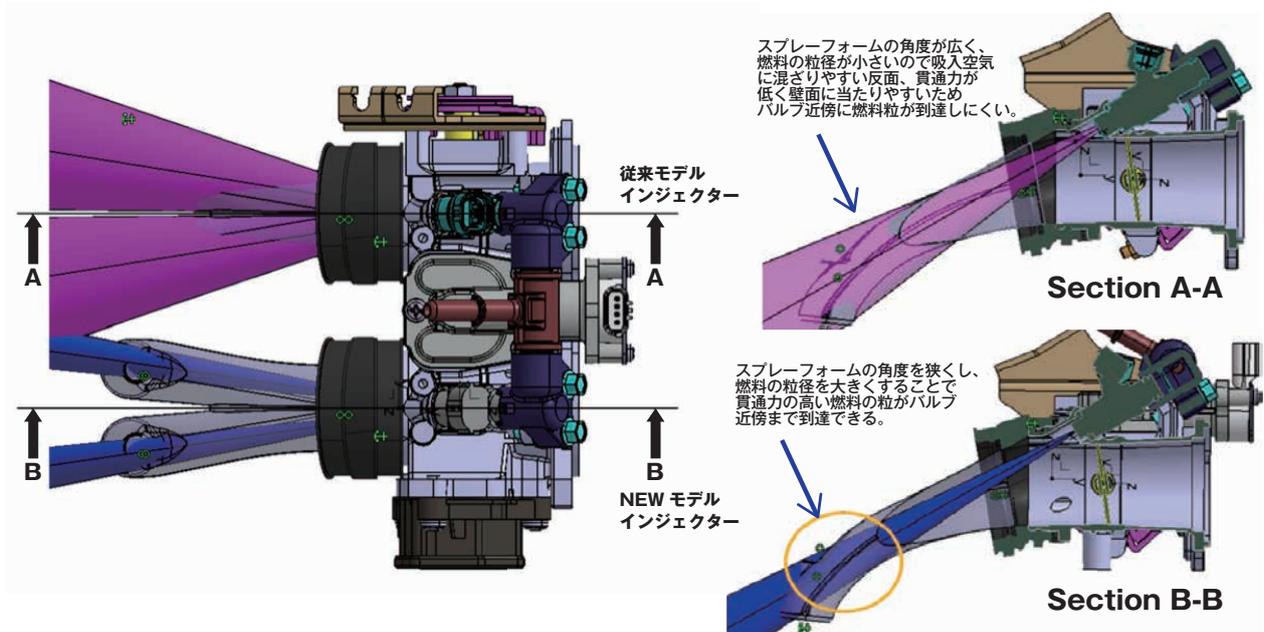
■出力特性比較イメージ図



## ●燃焼安定化

燃焼が安定しにくい低負荷領域(スロットル開度が少ない低速走行やエンジンブレーキによる減速走行など)の燃焼を改善するため、インジェクターのスプレーフォーム狭角化と噴霧粒径を最適化。インレットバルブ近傍に、より燃焼効率の高い空燃比の混合気を形成し、燃焼室内での混合気燃焼をより安定させることで、低負荷領域を含む全域の燃焼を改善。その結果、スロットル開けはじめからリニアについてくる力強いトルク感を実現しています。

■インジェクター変更による新旧スプレーフォーム比較

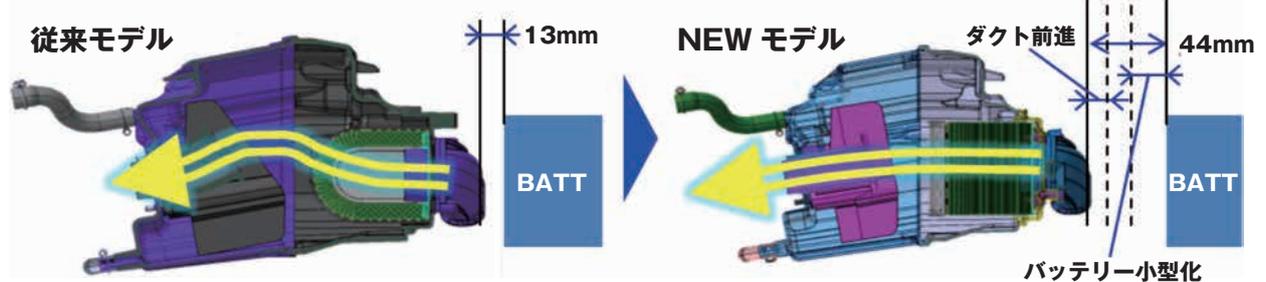


## ●吸気系

吸気経路をストレート化し、通気抵抗を低減しています。

- ・吸気ダクトまでの吸気導入経路に部品を配置せず、吸気性能を阻害しないエリアに電装品を集約して配置。さらにバッテリーサイズを小型化し、吸気ダクト周辺の空間を最大限に確保するなどして吸気効率を向上。豊かな中低速トルクに寄与。
- ・吸気ダクトの断面積の拡大とダクト内通路形状の変更により、低回転域のスロットルレスポンス向上と高回転域の吹け上がり感向上を両立。
- ・高回転域の吸気抵抗低減のため、エアファンネルをストレート形状に変更。併せて気筒間にあるセパレーター形状を最適化する事で、中回転域に生じるトルクの谷を減少し全域でのトルク向上を実現。
- ・吸気ダクトとエアファンネルの吸気抵抗低減の効果を最大化するため、エレメントの配置を見直し、エアボックス内での吸気乱れを低減。またサイドカウルのダクトから導入した空気をエアクリーナー付近に導入することで低中速トルク増大に寄与。

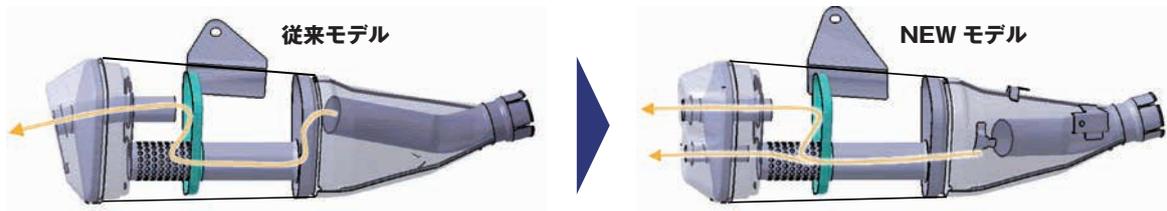
### ■エアクリーナー吸気流れのスムーズ化



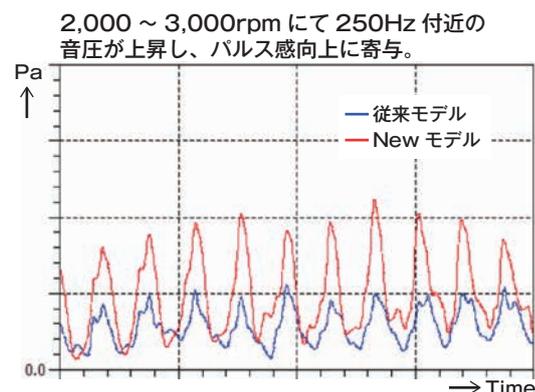
## ●排気系

キャタライザー前後のエキゾーストパイプのボリュームを増大し背圧をコントロールする事で、吹け上がり感と低中回転域でのトルクの向上を実現。エキゾーストパイプを二重管とすることで排気ガスの熱による変色を抑制する仕様とし、マフラーはテールパイプを2本とする事で、パルス感と共に高速巡航時にもライダーの耳に心地よく届くエキゾーストサウンドとしています。

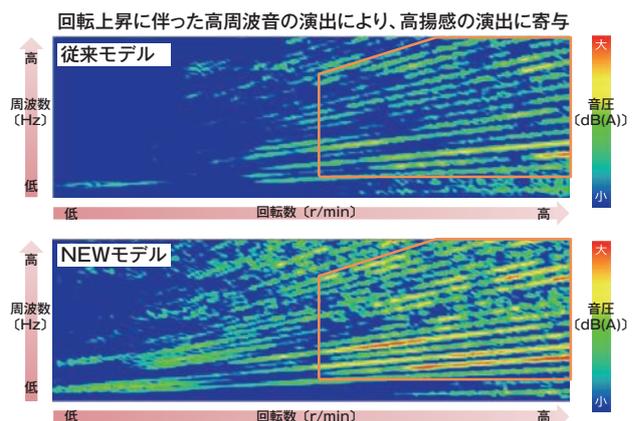
### ■マフラー内構造新旧比較



### ■ライダー耳元パルス感比較



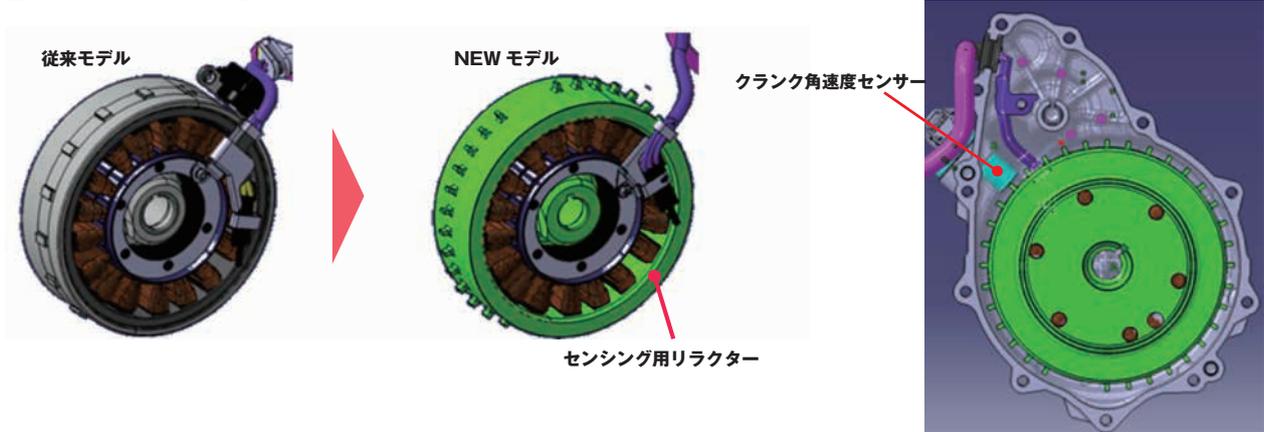
### ■エキゾーストサウンドのスポーティ感比較



## ●FIセッティング

同エンジンを搭載するCBR400Rと比較して、低中速を重視した400X専用のセッティングを施し、低中回転域での力強いトルクの盛り上がり感を実現。クランク角検知システムを一新し、1回転あたりの検知を、従来より約2.6倍の頻度に細分化しました。より細かな制御を可能とした事で、ライダーのスロットル操作に対しリニアリティーに優れた乗り味を生み出しています。

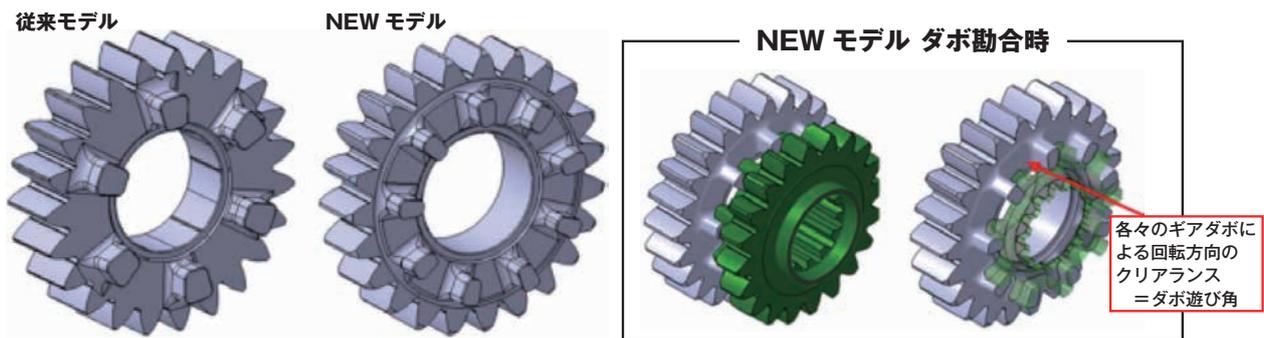
### ■センシングピッチの細分化



## ●トランスミッション

ドッグ形状の変更を図るとともにドッグの本数を増やし遊び角を減少させた事で、スロットルのオン/オフ時のラッシュ性能を向上。シフトチェンジのフィーリング向上を図るとともに、軽量化を実現しています。

### ■ドッグ構成新旧比較



## ●アシストスリッパークラッチ

CBR1000RRと同構造のアシストスリッパークラッチを採用し、クラッチレバー操作荷重を従来モデルに比べ45%低減。クラッチ操作の扱いやすさと、ストップ&ゴーの多い渋滞路走行や、ロングツーリング等での疲労軽減に寄与しています。また急激なエンジnbr레이크を抑制する事で、特にタイヤロックしやすいダート路面においてもタイヤロックのタフネス性を高め、安心したライディングに寄与しています。

## ●ライディングポジション

市街地走行からツーリングまで様々なシチュエーションでの使用を考慮したクロスオーバーコンセプトに基づき、ライダーの背筋が前傾しないポジションを与える事で、風景を感じながら自然の中を気持ちよく走行出来る見通しの良い視点の高さを確保。シートはダブルシート形状とし、ライダーの自由度を確保。長距離走行やフラットダートといった様々なシチュエーションでの快適な走行を可能としています。

■ライディングポジションイメージ図



## ●車体アライメント

19インチフロントタイヤの採用、キャスター角を $27^{\circ}30'$ (従来モデル比+約 $1^{\circ}$ )に設定する事でフラットダートの走破性向上とオンロード走行性能の両立を実現しました。

ハンドル切れ角は $38^{\circ}$ (従来モデル+ $3^{\circ}$ )を確保し、Uターン時などの取りまわし性の向上を図りました。

■車体アライメント新旧比較



## ●ウインドプロテクション/エアマネージメント

従来モデル比で上面高さ+約20mmのハイウインドスクリーンを採用し、ライダーの上半身に当たるウインドプロテクション性能を向上。カウル形状はライダーの足に当たる走行風とラジエーターからの排風を効果的にコントロールする形状とし、快適性を高めています。



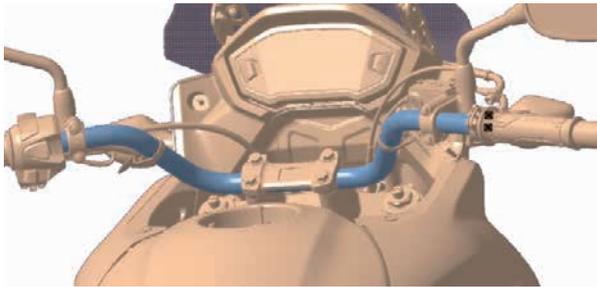
■ハイウインドスクリーン(写真はCB500Xで欧州仕様車)

### ●ハンドルまわり

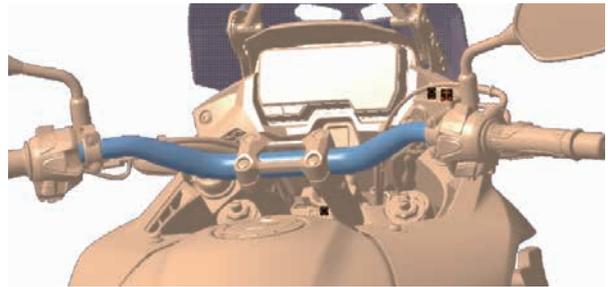
フラットダート走行時に、マシンを押さえやすいフラットワイドバーハンドルを採用。テーパー形状とすることで、フラットダート走行時においても、ダイレクトで反応の良い軽快なハンドリングとともにタフな外観を演出しました。

#### ■ハンドルまわり新旧比較 (イメージCG)

従来モデル



NEWモデル



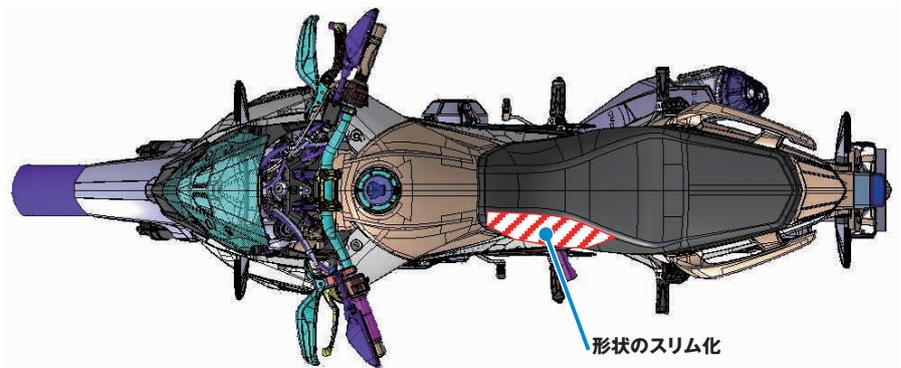
### ●シート形状

車体ディメンション変更により高くなったシート高(+約5mm)の影響で、扱いやすさが損なわれる事がないよう、シート前側角部形状をスリム化し、従来モデルと同等の足つき性を確保しています。

#### ■シート形状 (写真はCB500Xで欧州仕様車)



#### ■イメージCG



### ●クラッチレバー

アシストスリッパークラッチの採用とあわせてクラッチレバーの形状を変更。指掛かりや握りやすさを追求した形状とし、ストレスを軽減したクラッチ操作フィーリングとしています。



■クラッチレバー (写真はCB500Xで欧州仕様車)

### ●19インチ フロントタイヤ

様々な路面における走破性能向上のためにフロントタイヤを19インチ化し、溝の深い前後タイヤを採用。大型アドベンチャーモデルと同サイズのフロントタイヤによって高速巡航性能を確保しつつ、荒れた路面でのショック吸収性を高めました。

### ●リアホイールトラベル

従来モデルに対し、リアホイールトラベルを10mm長く設定。それにより、タフなイメージを増したデザインに見合った走破性能を獲得。また、全屈タフネス性を高め、乗り心地の向上にも寄与しています。

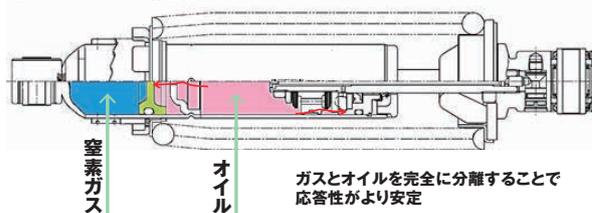


■フロントホイールまわり

### ●リアサスペンション

大型スポーツモデルに採用される分離加圧式シングルチューブタイプを採用。荒れた路面での路面追従性を向上させ、クロスオーバーモデルとして幅広いシチュエーションに対応しやすいサスペンションとしました。

■リアクッション構造図



### ●ブレーキ

フロントにφ310mmのフローティングディスクを採用。リアブレーキは液圧レシオを含めてセッティングを見直し、穏やかな効力とする事で、フラットダートを含めた様々な路面でのブレーキコントロール性を向上。制動時の安心感をさらに高めました。



■フロントブレーキまわり

### ●ABS\*

最新のABSモジュレーター採用による制御の緻密化により、ABS作動時のレバー・ペダルへのキックバック低減と車体挙動の安定性に寄与しています。またリアブレーキにはオフロード走行も考慮した400X専用のABSセッティングを図ることで、オフロード走行時の安心感を向上させています。

\*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。

●ヘッドライト/テールランプ

ヘッドライトは、ハイ/ローの光源を中央に集約した構成。LED採用により、軽量コンパクト化と省電力化に寄与。

また、LEDテールランプはレンズをクリア仕様とし、スポーティーさを表現しています。



■ヘッドライトまわり(写真はCB500Xで欧州仕様車)

●ウィンカー

LEDの特性を活かしたコンパクトなバータイプを採用。重量低減にも寄与しています。



■テールランプまわり(写真はCB500Xで欧州仕様車)

●メーター

新設計フルデジタルメーターは、FUNライディングを一層楽しめる以下の情報表示を新搭載。

- ・ギアポジション
- ・回転数毎に点滅周期が可変し、任意回転数での点滅設定が可能なシフトアップインジケーター
- ・タコメーターピークホールド機能
- ・水温計

メーターデザインは液晶エリアをとり囲むベゼルの幅を極力薄くデザインし、液晶部を大型化して視認性を高めながら、新搭載機能に加え、2種のトリップメーター、時計、燃料計、燃費計、平均速度、デジタルタコメーターなどの豊富な情報をライダーに伝えます。また燃料がリザーブになった時は、リザーブ後の燃料消費量を表示し、ライダーに安心感を与えます。



■メーターまわり(写真はCB500Xで欧州仕様車)

●セキュリティー

盗難抑止機構H・I・S・S (Honda Ignition Security System)、ウェーブキー、強化ハンドルロック機構 & 強化キーシリンダーを採用しました。

●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後続車に伝える機能であるエマージェンシーストップシグナルを採用しています。ABSモジュレーターが車速56km/h以上で走行している時の急ブレーキを判定し、その情報を受け取ったウィ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すシステムです。

## 主要諸元

# 400X

400X 主要諸元		400X
車名・型式		ホンダ・2BL-NC56
全長(mm)		2,140
全幅(mm)		825
全高(mm)		1,380
軸距(mm)		1,435
最低地上高(mm)★		150
シート高(mm)★		800
車両重量(kg)		196
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)	41.0(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値★(クラス)*3	28.3(クラス3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)		2.5
エンジン型式		NC56E
エンジン種類		水冷4ストロークDOHC4バルブ直列2気筒
総排気量(cm <sup>3</sup> )		399
内径×行程(mm)		67.0×56.6
圧縮比★		11.0
最高出力(kW[PS]/rpm)		34[46]/9,000
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		38[3.9]/7,500
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)		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	3.285
	2速	2.105
	3速	1.600
	4速	1.300
	5速	1.150
	6速	1.043
減速比(1次★/2次)		2.029/3.000
キャスター角(度)★		27°30'
トレール量(mm)★		108
タイヤ	前	110/80R19M/C 59H
	後	160/60R17M/C 69H
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	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(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と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、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。