

HORNET
1000

HORNET
1000 SP

CB1000 HORNET / CB1000 HORNET SP

製品説明書



写真:CB1000 HORNET SP

※写真は海外仕様車でアクセサリ装着車です。

HORNETシリーズは、ネイキッドバイクブームが続く1996年に発表された軽二輪スポーツモデル「HORNET」によりスタートしました。「HORNET」は、「クラスを越えたインパクティブ・ネイキッド・ロードスポーツ」をキーワードに、軽二輪ならではの扱いやすさと軽快感を生かしながら、重量車の持つ安定感とコーナリングでの手応えのある操縦感覚を実現させるとともに、既成概念にとらわれないボリューム感のある美しいスタイリングを徹底追求したネイキッドロードスポーツバイクとして好評を博しました。

それを受け、1998年には、軽量でコンパクトなフレームに、低中速域から高速域までスムーズで力強い出力特性の599cm³エンジンを搭載したネイキッドロードスポーツモデルとして「HORNET600」が誕生しました。その後、2001年には、「ハイウェイやワインディングでライダーを魅了しているスーパーネイキッドの楽しさを、より実用的なステージである都市部において提供する」という基本コンセプトのもと、「CB900 HORNET」が高性能な大型ネイキッドロードスポーツモデルとして誕生しました。

HORNETシリーズは、日本のみならず、ヨーロッパを中心に幅広いお客様に愛されてきました。しかし、日本国内では2007年モデルの「HORNET」を最後に、またヨーロッパでも2011年モデルの「CB600F HORNET」を最後に、惜しまれつつも一度はその歴史に幕を下ろします。

2022年には、海外向けに新設計の754cm³直列2気筒エンジンを搭載した「CB750 HORNET」を発表。翌年には同じく海外に向け、スタイリングを中心に各部の熟成を図った「CB500 HORNET」を発表し、HORNETシリーズが新たに生まれ変わりました。

この新生HORNETシリーズでは、シリーズの特徴でもある抑揚のきいたグラマラスなスタイリングを継承しながら、シャープでエッジのきいたディテールを付与することでより現代的なスタイリングへと進化しています。またパフォーマンス豊かなエンジンとの組み合わせも引き継いでおり、軽快俊敏で力強い走行フィーリングを備えたロードスポーツバイクとなっています。

そして今回、HORNETシリーズのハイエンドモデルとして、シリーズの特徴であるスタイリングとパフォーマンスに磨きかけた新たなロードスポーツモデル、「CB1000 HORNET」が誕生しました。

「CB1000 HORNET」はFUNライドを楽しむスポーツ志向のお客様に向け、アグレッシブでありながら上質さも兼ね備えたスタイリングに、扱いきれぬハイパフォーマンスを組み合わせたスポーツバイクとして開発しました。市街地からワインディングまでさまざまなシーンを想定して仕様を煮詰め、オールラウンドにFUNライドを楽しめるモデルに仕上げています。

また、専用のカラーリングやより充実した装備を備えた「CB1000 HORNET SP」をタイプ設定しています。

この新しい「CB1000 HORNET」「CB1000 HORNET SP」が、お客様のより充実したバイクライフに貢献できれば幸いです。

■HORNET (1996)



■HORNET600 (1998)



■CB1000 HORNET (2025)



■CB900 HORNET (2001)



■CB1000 HORNET SP (2025)



開発コンセプト

Street Fighter NEW CB1000 HORNET

“まわりに魅せつける、自慢のパフォーマンスとアグレッシブピュアスタイル!!”

さまざまなシーンで、オールラウンドにFUNライドを楽しめるモデルを具体化するために、「ハイパフォーマンスを操る楽しみ」、「アグレッシブピュアスタイリング」、「日常の扱いやすさ」の3つを開発テーマとして掲げました。

また上位グレードとしてSPタイプを設定することにより、各ディテールのさらなる向上とより高いレベルのパフォーマンス実現を目指しました。

ハイパフォーマンスを操る楽しみ

- ・クラストップレベルの動力性能
- ・軽量かつバランスに優れた車体
- ・市街地からワインディングまで軽快俊敏に操れる走行性能
- ・【SPタイプ】コントロール性能のさらなる向上

アグレッシブピュアスタイリング

- ・洗練された外観、機能美
- ・HORNETのネーミングに相応しい抑揚のあるボディーライン
- ・【SPタイプ】Show Offスタイルのさらなる向上

日常の扱いやすさ

- ・市街地でも安心感ある足つき性、高い取り回し性
- ・充実の先進装備
- ・【SPタイプ】クイックシフターによるスムーズかつスポーティーなシフトチェンジ

■CB1000 HORNET SP



■CB1000 HORNET SP



※写真は海外仕様車で、アクセサリ装着車です。

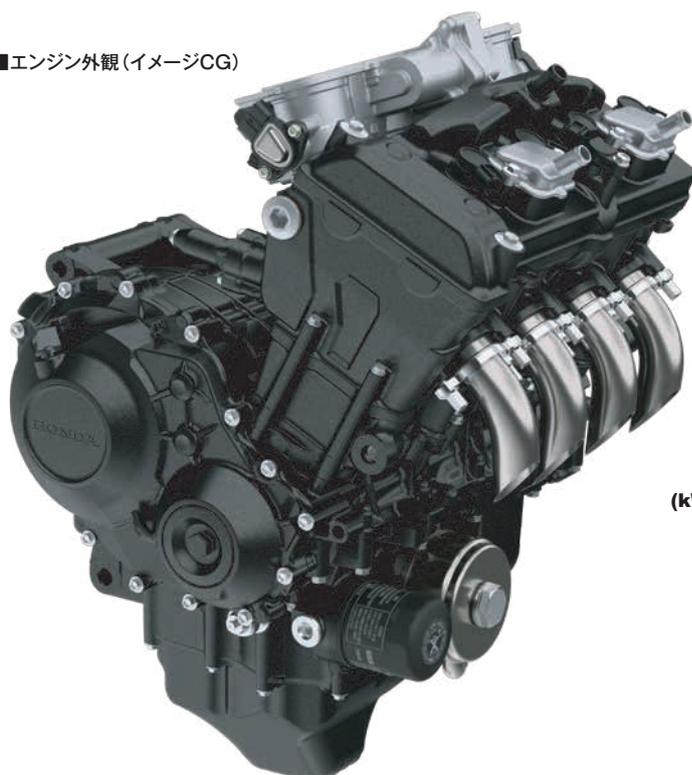
●999cm³・水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒エンジン

パワーユニットは2017年型CBR1000RRのエンジンをベースに、高い動力性能と市街地での扱いやすさの両立を目指して各部の最適化を図りました。新開発のピストンをはじめ、バルブタイミングおよびバルブリフト量の変更に加え、トランスミッションとファイナルギアレシオにも変更を加えることにより、低・中速域のトルクと最高出力、巡航性能を高いレベルでバランスさせたハイパフォーマンスなストリートファイターモデルを完成させました。

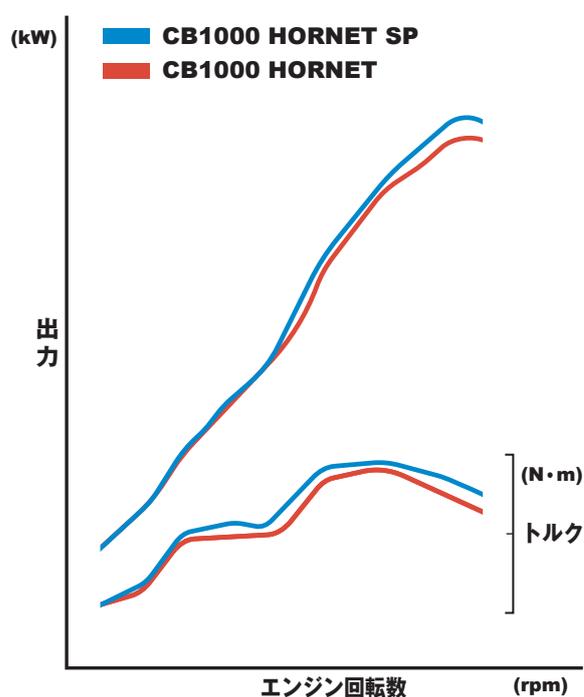
エンジン諸元

	[CB1000 HORNET SP]	[CB1000 HORNET]
最大出力	116kW[158ps] /11,000rpm	112kW[152ps] /11,000rpm
最大トルク	107N・m[10.9kgf・m] /9,000rpm	104N・m[10.6kgf・m] /9,000rpm
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	999cm ³	
内径×行程	76.0mm×55.1mm	
圧縮比	11.7	

■エンジン外観(イメージCG)



■性能曲線比較図



●999cm³・水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒エンジン 主要変化点(2017年型CBR1000RR比)

1. 新開発ピストン

形状を最適化し、軽量化を図ったダイキャスト製ピストン。

■新開発ピストン(イメージCG)



2. バルブタイミング&バルブリフト量の変更

低・中速域の力強いトルク特性と高回転域での最高出力を最適化。

■バルブタイミング&バルブリフト量の変更(イメージCG)



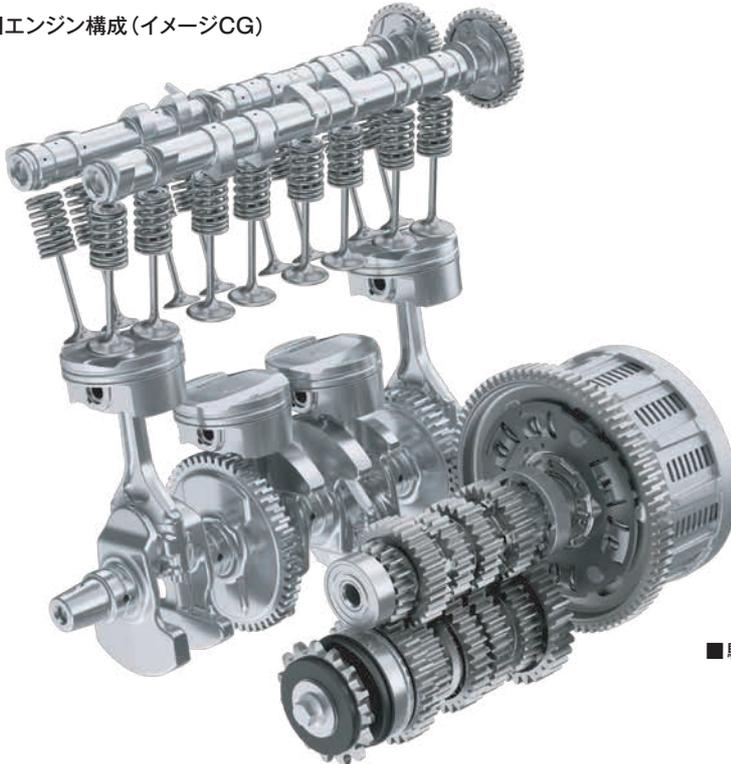
3. トランスミッション&ファイナルギアレシオの変更

加減速を多用する速度域をローレシオ化することで、駆動力のさらなる最適化による俊敏な走りを追求し、トップギアをハイレシオ化することにより、高速巡航時の快適性をさらに向上。

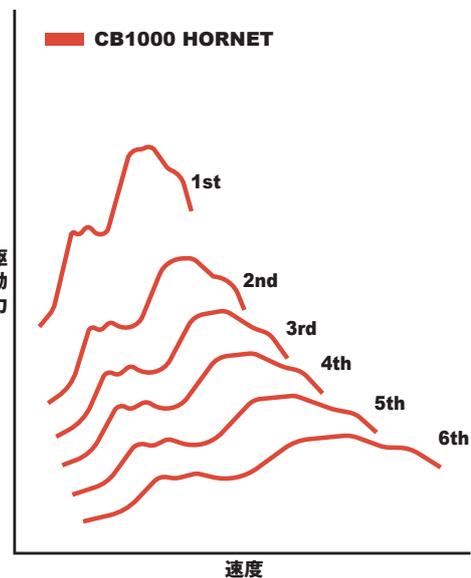
■トランスミッション&ファイナルギアレシオの変更(イメージCG)



■エンジン構成(イメージCG)



■駆動力



■ギアレシオ

減速比 (1次/2次)		1.717/3.000
変速比	1速	2.285
	2速	1.777
	3速	1.500
	4速	1.333
	5速	1.137
	6速	0.967

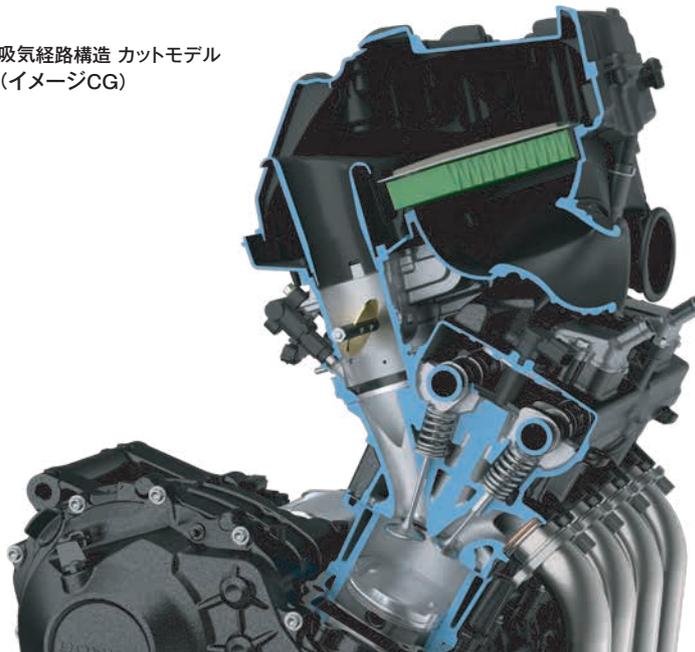
●吸気系

低・中速域の力強いトルクと高回転域までスムーズに吹け上がる特性を実現するため、エアクリーナーボックスを新規専用設計としました。

ファンネルから吸気ポートまでの吸気経路を直線的に配置することで吸気抵抗を低減し、吸入空気密度を高めています。またファンネルには、レーシングマシンからフィードバックされたスラッシュカット形状を採用することで吸入空気の流れを最適化し、スロットルレスポンスの向上に寄与しています。

スロットルボディは、スロットルバイワイヤシステムを採用し、ボア径を $\Phi 44\text{mm}$ とすることで低・中速域でのトルクとドライバビリティ向上を図っています。

■吸気経路構造 カットモデル
(イメージCG)



●排気系【SPタイプ】

SPタイプには、マフラー内部に可変排気バルブを配置しました。エンジン回転数に応じてバルブ開度をECUで制御することにより、排気ガスの圧力を常に最適化し、低回転域でのより力強いトルク特性と高回転域の出力向上の両立に大きく寄与しています。また、直列4気筒ならではの高回転域の吹け上がりを演出する、より官能的なサウンドの実現にも寄与しています。

■マフラー内部の可変排気バルブ カットモデル (SPタイプ / イメージCG)



パワーユニット (4)

HORNET
1000

●アシスト&スリッパ®クラッチ

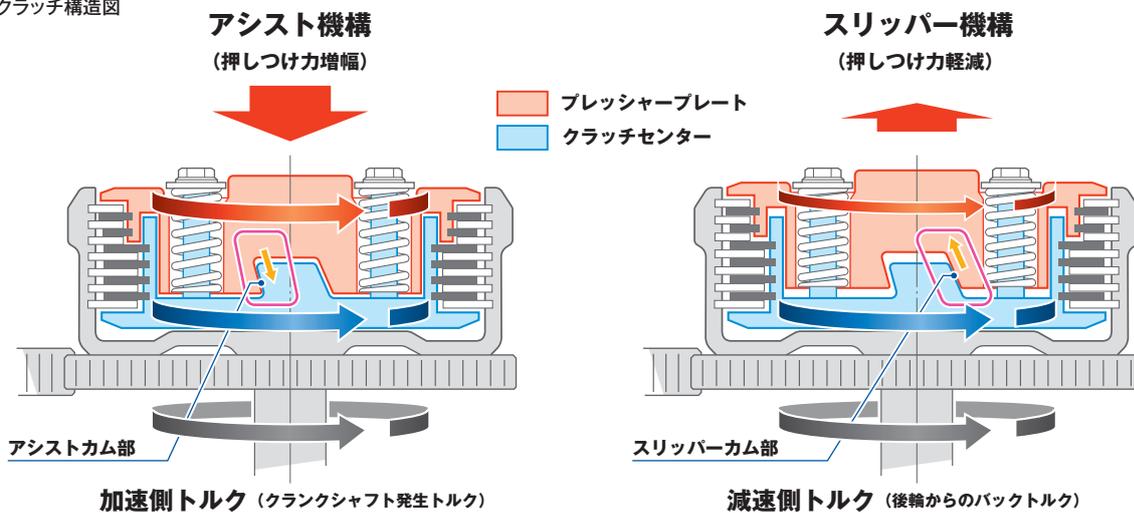
アシスト機能がクラッチレバー操作荷重の軽減に貢献するとともに、スリッパ機能がシフトダウン時に発生するエンジンブレーキによるショックをやわらげる、アシスト&スリッパ®クラッチ※を採用しています。

※「アシスト&スリッパ」は株式会社エフ・シー・シーの登録商標です。

■クラッチユニット カットモデル(イメージCG)



■クラッチ構造図



加速側トルク (クランクシャフト発生トルク) により、プレッシャープレート側の回転力がクラッチセンター側の回転力を上回ると、アシストカムが作動し、プレッシャープレートを引き込み、クラッチディスクとクラッチプレートの押しつけ力を増幅させる。

減速側トルク (後輪からのバックトルク) により、クラッチセンター側の回転力がプレッシャープレート側の回転力を上回ると、スリッパカムが作動し、プレッシャープレートを押し出し、減速側トルクを逃がす。

●クイックシフター【SPタイプ】

SPタイプには走行時にクラッチレバーの操作が不要で、シフトアップ/ダウンができるクイックシフターを標準装備しています。オートブリップ機能によりスムーズで素早いシフトチェンジを可能とし、市街地からワインディングまでスムーズで快適な走りをサポートすることでライダーのストレス軽減に貢献します。

■クイックシフター (SPタイプ)



車体、足まわり (1)

HORNET
1000

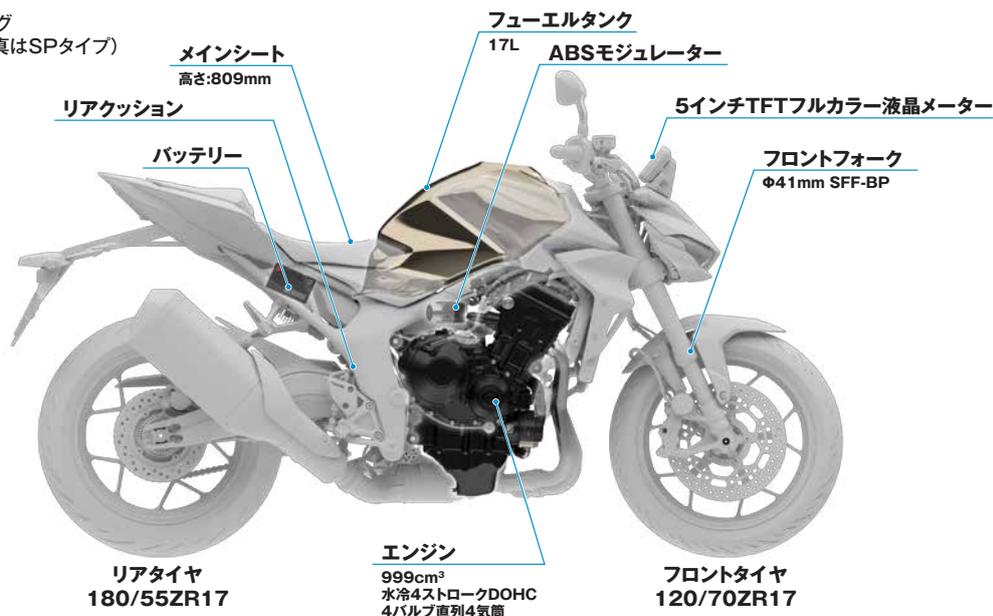
●車体パッケージング

各部品を車体前方寄りに配置しつつ、完成車重心に近い位置に配置したマス集中レイアウトに加えて、リアホイールまわりを軽量化することで、重心位置の最適化を図りました。

これにより、ヨー慣性の低減とフロントタイヤの分担荷重割合の向上を実現し、HORNETに相応しい軽快俊敏に操れる走行性能に寄与しています。

■車体パッケージング

(イメージCG/写真はSPタイプ)

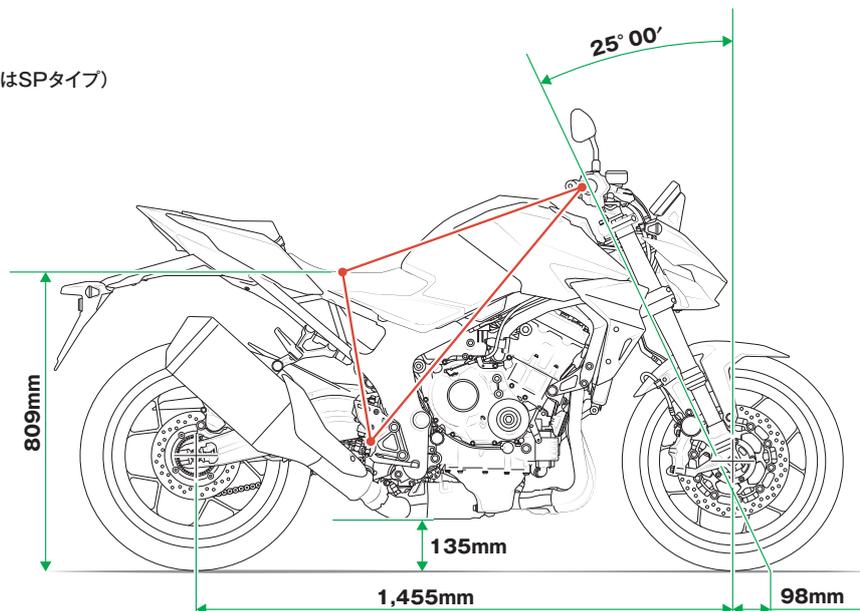


●ディメンション/ライディングポジション

ディメンションは俊敏さと安定性の両立を図った設定とし、着座位置を車体前方寄りにすることでライダーとマシンの一体感をより高めることに寄与しています。

ライディングポジションは、シート形状をフラットにすることでポジションの自由度を高めました。これにより、アップライトなポジションで市街地では快適な走りを、ワインディングでは前傾したポジションでよりスポーティーな走りを楽しめるなど、さまざまなシーンでの扱いやすさに寄与しています。

■ディメンション(図はSPタイプ)



●フレームボディー

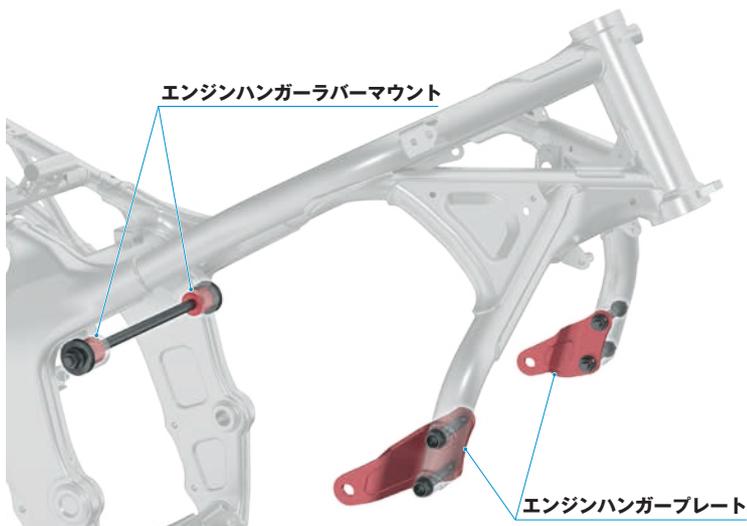
フレームボディーは高剛性としなやかさを兼ね備えたツインスパー形状とし、新規設計しました。軽量化を図りつつ、シートレールの構造や別体のエンジンハンガープレートなども含めたフレーム全体の剛性を最適化することで、ハイパフォーマンスな出力を支えながら俊敏軽快な走行フィーリングに寄与しています。

シート下のエンジン締結はラバーマウントとし、乗車中の快適性に寄与しています。また、エンジンとのクリアランスを細部まで調整したコンパクトなフレームワークに加え、ピボットプレート上部の幅を絞り込むことによって、HORNETらしい抑揚のきいたスタイリングの実現と良好な足つき性に寄与しています。

■フレームボディー(イメージCG)



■エンジンハンガー形状(イメージCG)



■絞り込んだボディーワーク(イメージCG)



●フロントサスペンション

フロントサスペンションはインナーパイプ径 $\Phi 41\text{mm}$ のショーワ(日立Astemo株式会社)製SFF-BP[®]* (セパレート・ファンクション・フロントフォーク・ビッグピストン)倒立フロントフォークを採用しています。右側フォークに減衰機構とスプリングを装備し、左側フォークにスプリングのみを装備したSFFにより、摺動抵抗の低減と車体の軽量化に貢献しています。減衰機構はピストン径を拡大したビッグピストン構造によってあらゆる速度域において安定感の高い減衰力が得られ、乗り心地向上に寄与しています。また伸び側・圧縮側の減衰力とプリロード調整機構を装備することで、ライダーの好みやシチュエーションによって最適な設定にすることが可能です。

※「SFF-BP」はショーワ(日立Astemo株式会社)の登録商標です。

■フロントサスペンション(イメージCG)



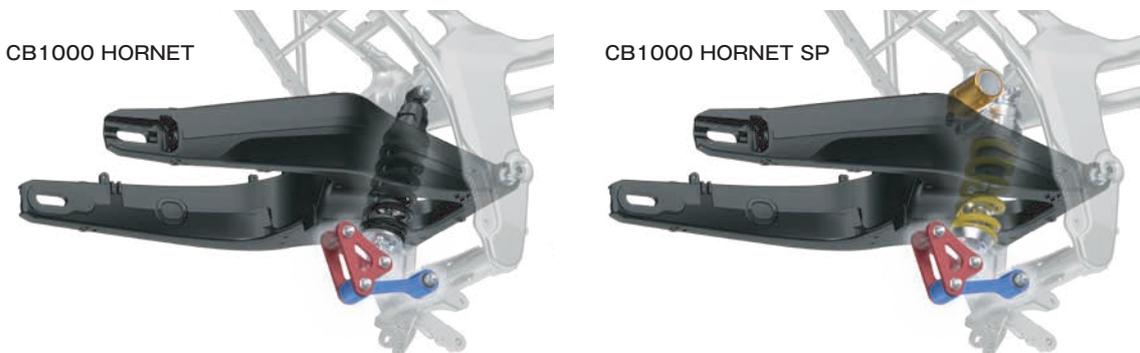
●リアサスペンション/スイングアーム

リアサスペンションは分離加圧式シングルチューブタイプを専用設計のプロリンクと組み合わせることで、高い路面追従性による上質な乗り心地に寄与しています。

スイングアームは高剛性のアルミ製とし、右側アームをガルアームタイプとすることでエキゾーストパイプの外側への張り出しを抑え、車体のスリム化とバンク角確保に寄与しています。

またGDC (Gravity Die Casting: 重力鋳造) 製法を用いることで各部の肉厚を最適化し、左右非対称形状でありながら剛性バランスの確保とバネ下重量の軽減を実現し、完成車のマス集中と高い運動性能に寄与しています。

■リアサスペンション(イメージCG)



●リアサスペンション【SPタイプ】

SPタイプにはÖHLINS[®] TTX36^{*}を採用。伸び側と圧縮側のオイル通路が独立して設定されているため、よりきめ細やかな減衰力調整を可能としています。これにより、ライダーへの路面インフォメーションのフィードバックと、高い作動性に寄与しています。

※「ÖHLINS TTX36」はスウェーデンÖHLINS RACING ABの登録商標です。

■ÖHLINS TTX36 (SPタイプ)



車体、足まわり (4)

HORNET
1000

●ホイール

前後ホイールはCBR1000RR-R FIREBLADEの設計思想を取り入れたY字5本スポークの専用デザインとし、剛性バランスの最適化と軽量化を図っています。

●ブレーキシステム

フロントブレーキはΦ310mmのフローティングダブルディスクと、NISSIN(日立Astemo株式会社)製対向4ポッドラジアルマウントキャリパーを採用しています。

フロントマスターシリンダーにはラジアルピストンマスターシリンダーを採用することで、高い制動性能と良好なブレーキコントロール性の両立を図りました。

■ラジアルピストンマスターシリンダー(写真はSPタイプ)

またフロントリザーブカップは、完成車のスタイリングにマッチしたシャープな形状にクリアブラックの材質を組み合わせることで、高品位な外観をもたらしています。

リアブレーキはΦ240mmシングルディスクとNISSIN(日立Astemo株式会社)製1ポッドキャリパーを採用し、制動性能とバネ下重量軽減の両立を図りました。



●ブレーキシステム【SPタイプ】

SPタイプのフロントブレーキキャリパーには、Brembo STYLEMA®*を採用しています。

制動性能のさらなる安定性向上やバネ下重量の軽減を図り、よりハイパフォーマンスなラインディングに寄与します。

*「Brembo STYLEMA」はイタリアBrembo S.P.A.の登録商標です。

■リアホイールまわり



■フロントホイールまわり



※写真は全てSPタイプで海外仕様車です。

スタイリングコンセプト

AGGRESSIVE x PURE

装飾的なディテールで誇張をするのではなく、全体プロポーションや車体姿勢といった本質的な部分でアグレッシブなスタイリングを表現しました。

- Balance of mass(車体前方に集中させたマス)
- Sensual Dynamics(官能的であり動的)
- Tension/Firmed surface(張り引き締めのある面)
- Mechanical beauty(機械の美しさ)

の4つの要素により、HORNETに相応しい抑揚のきいたグラマラスなボディーと、品のある上質さを兼ね備えたスタイリングを表現しています。

■イメージスケッチ



CB1000 HORNET

パールグレアホワイト

軽快なスポーティーさと高級感を演出するパールグレアホワイト。
シーンを選ばない洗練されたカラーリング。



CB1000 HORNET SP

マットバリスティックブラックメタリック

力強さと凄みを持ったマットバリスティックブラックメタリックに
ゴールドのアクセントカラーを加えることにより、特別感を演出。



●ヘッドライト

新設計のヘッドライトはプロジェクタータイプの4灯構成とし、夜間走行時の安心感と個性を演出するシャープなスタイリングに寄与しています。

■ロービーム



■ハイビーム



※写真は全てSPタイプで海外仕様車です。

●テールランプ

テールランプはライン形状発光とすることでデザイン性を高め、ストップランプ部はテールランプ発光部と分離することで点灯時の被視認性に寄与しています。

■テールランプ ON / ストップランプ OFF



■テールランプ ON / ストップランプ ON



■テールランプ OFF / ストップランプ OFF



※写真は全てSPタイプで海外仕様車です。

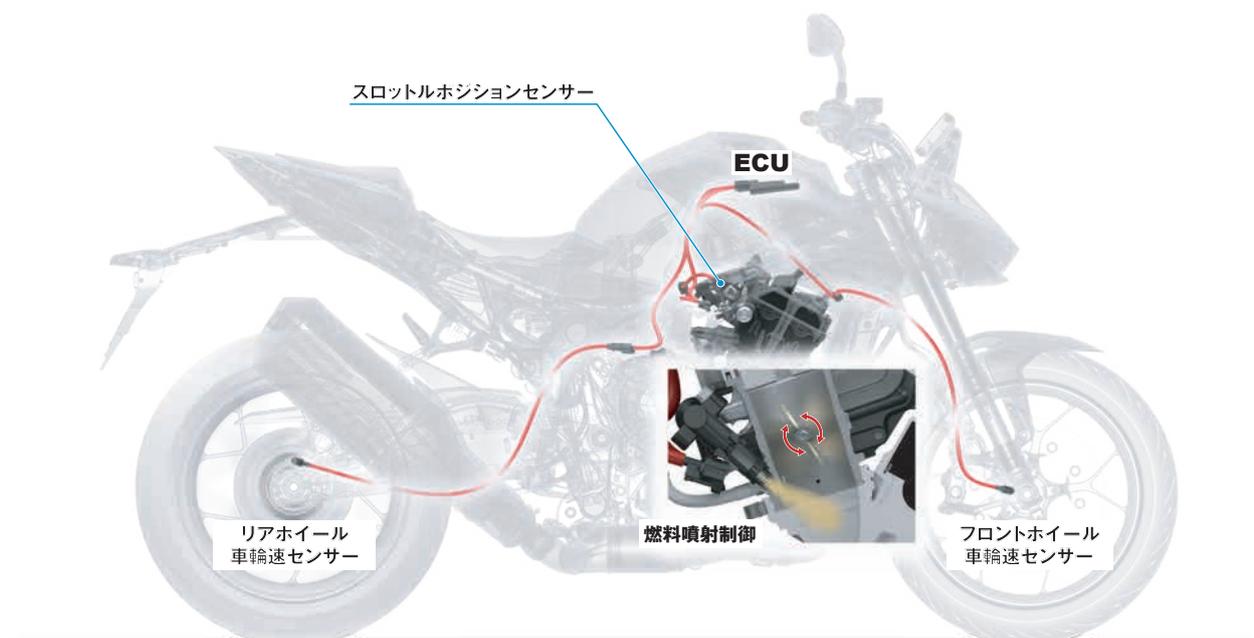
●Honda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)

幅広い走行シチュエーションでライダーが安心して“操る喜び”を感じられる、HSTCを採用。

HSTCは、前後輪の車輪速センサーにより、後輪のスリップ率を算出します。そして、算出されたスリップ率とスロットルポジションセンサーにより検出したスロットルバルブ開度に応じて、燃料噴射量制御を行うことでエンジントルクを制御し、後輪のスリップを抑制します。メーター内にはHSTCインジケータを装備し、インジケータの点滅によりシステムの作動をライダーに知らせます。路面のシチュエーションに応じて左ハンドルのマルチファンクションスイッチでON/OFFの選択が可能です。

※ HSTCはスリップやウイリー挙動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と同様に、無理な運転までは対応できません。運転するときは急なアクセル操作を避け、安全運転をお願いします。

■HSTC構成イメージ(写真はSPタイプ/イメージCG)



●ライディングモード

市街地やワインディング、天候といったさまざまな走行シチュエーション・路面状況に合わせて選択できるライディングモードを搭載しました。

各モードの切り替えはハンドル左側のスイッチで直感的に操作することが可能です。

●ライディングモードの設定(3つのプリセット設定 + 2つのユーザー設定)

ライディングモードは、パワーセクター(P)、HSTC/ウイリー制御(T)、セレクトابلエンジンブレーキ(EB)の各制御パラメーターをコントロールすることで、さまざまな走行シチュエーション・路面状況に合わせて選択できます。3つのプリセットに加え、2つのユーザーモードにより任意による設定変更も可能です。

[STANDARD]モード

市街地からワインディング、ハイウェイまでといった幅広いシチュエーションで乗りやすい特性とし、ジェントルにもスポーティーにも走りを楽しめます。

[SPORT]モード

本来の持てるパワーを全て発揮し、ワインディングからサーキットも含めた多様なシチュエーションで、パワフルな走りをご存分に楽しめる最もスポーティーなモードです。

[RAIN]モード

穏やかなスロットルレスポンスと適度なパワー特性とし、滑りやすい路面での安心感を高めるモードです。

[USER 1, 2]モード

(P)、(T)、(EB)の各制御レベルを任意に組み合わせ、好みのフィーリングに合わせた走行ができるモードです。2つのパターンを設定可能です。

■ライディングモード設定一覧

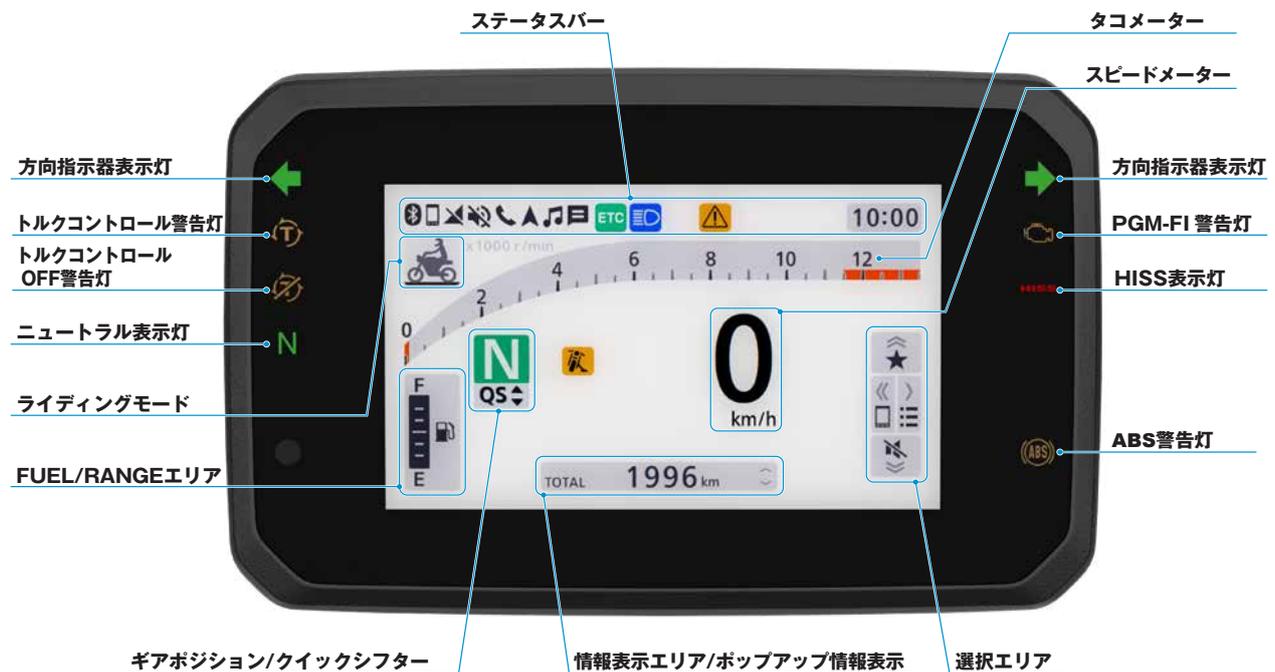
モード パラメーター	STANDARD	SPORT	RAIN	USER 1	USER 2
P (1~3)	2	3	1	1~3	1~3
T (OFF/1~3)	2	1	3	OFF, 1~3	OFF, 1~3
EB (1~3)	2	1	2	1~3	1~3

●5.0インチTFTフルカラー液晶メーター(1)

豊富な情報を見やすく、直感的に扱いやすい、5.0インチTFTフルカラー液晶を採用しました。明るくて見やすいTFTパネルは、ライディングに集中しつつも、画面からの情報を的確に認識することが出来ます。

ディスプレイタイプはバー、サークル、シンプルの3タイプから選択、背景色をホワイト/ブラック/自動から設定できます。表示の切り替えや各操作はハンドル左側の4wayセレクトスイッチから行います。

■メーター配置イメージ(SPタイプ表示例)



■画面表示 ユーザーの好みに応じて、3パターンの画面表示と2色の背景色を選択可能



●5.0インチTFTフルカラー液晶メーター(2)

標準装備のETC2.0車載器の状態をメーター内のインジケーターの色により確認することができます。

■ETC状態確認表示(バータイプによる表示例)



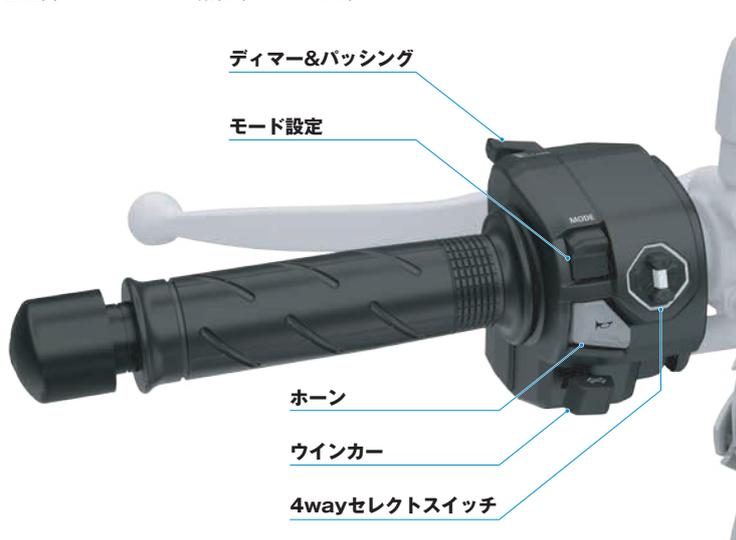
●ハンドルスイッチ

ハンドル左側にはマルチファンクションスイッチによる4wayセレクトスイッチを採用しました。

Honda RoadSyncの操作や各種設定など、4wayセレクトスイッチで直感的に操作することができます。

また4wayセレクトスイッチ部にはLEDイルミネーション機能を備えることで、上質さの演出と良好な使い勝手を両立しています。

■左側ハンドルスイッチ配置(イメージCG)



●Honda RoadSync

バイクとスマートフォンをBluetooth®*1で接続することで、通話やナビゲーション機能などを利用できるHonda独自のサービス、Honda RoadSyncを標準装備しました。

ヘッドセットからの音声ガイダンスに沿ってハンドル左側の4wayセレクトスイッチを操作することで、走行中においても電話・メッセージ・ナビゲーション・音楽等の機能が利用できます。

各情報はヘッドセットからの音声とシンプルなメーター画面表示によりユーザーに伝えられます。

ナビゲーションにTurn-by-Turn機能を追加*2するなど、ソフトウェアアップデートを通じて、使い勝手の向上を図っています。

※運転中のスマートフォン本体の操作はおやめください。※Honda RoadSyncのご利用には専用アプリのインストールが必要です。※アプリごとにご利用いただけるコンテンツが異なります。※Honda RoadSyncの機能に関する詳細および対応OSバージョン、対応アプリについては、Honda RoadSync関連ホームページ (https://global.honda/jp/tech/Honda_RoadSync/) をご覧ください。※全てのスマートフォンでの動作を保証するものではありません。※Honda RoadSyncのご利用には、市販のバイク対応Bluetooth®ヘッドセット(別売)との接続が必要です。※アプリの利用、通信にともなう通信料金はお客様のご負担となります。

*1 Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

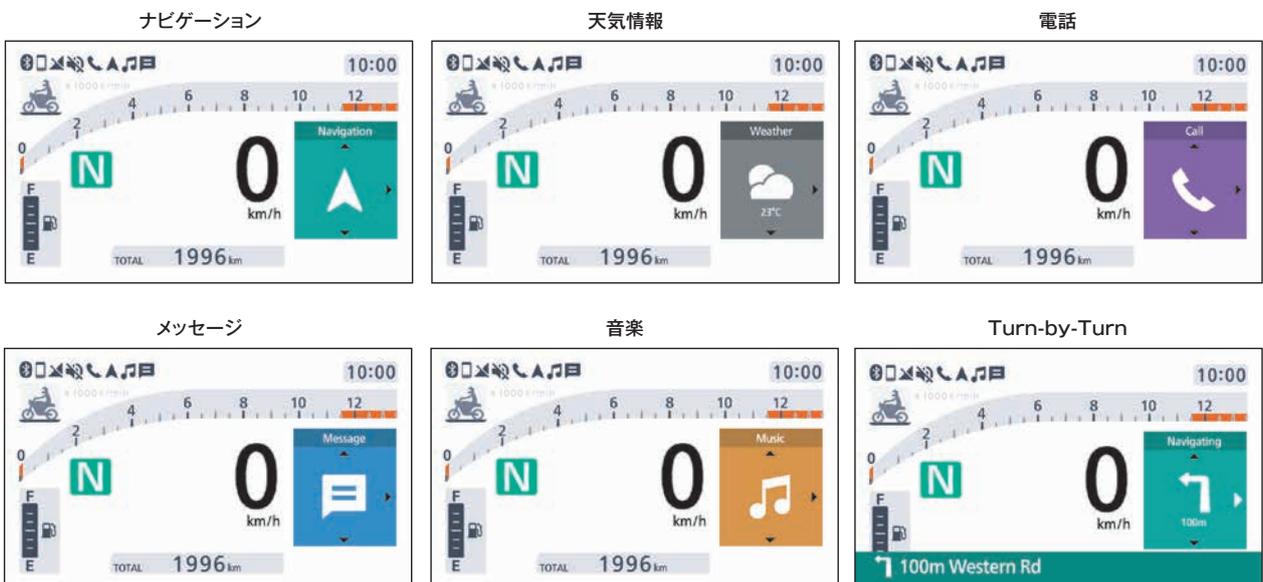
*2 各機能の対応状況については、スマートフォンアプリご案内ページ (<https://global.honda/en/voice-control-system/ja-top.html>) をご覧ください。

■Honda RoadSync スマートフォン連携イメージ



※写真は海外仕様車です。

■各機能表示例



※表示例は海外仕様です。また、予告なく変更する場合がございます。

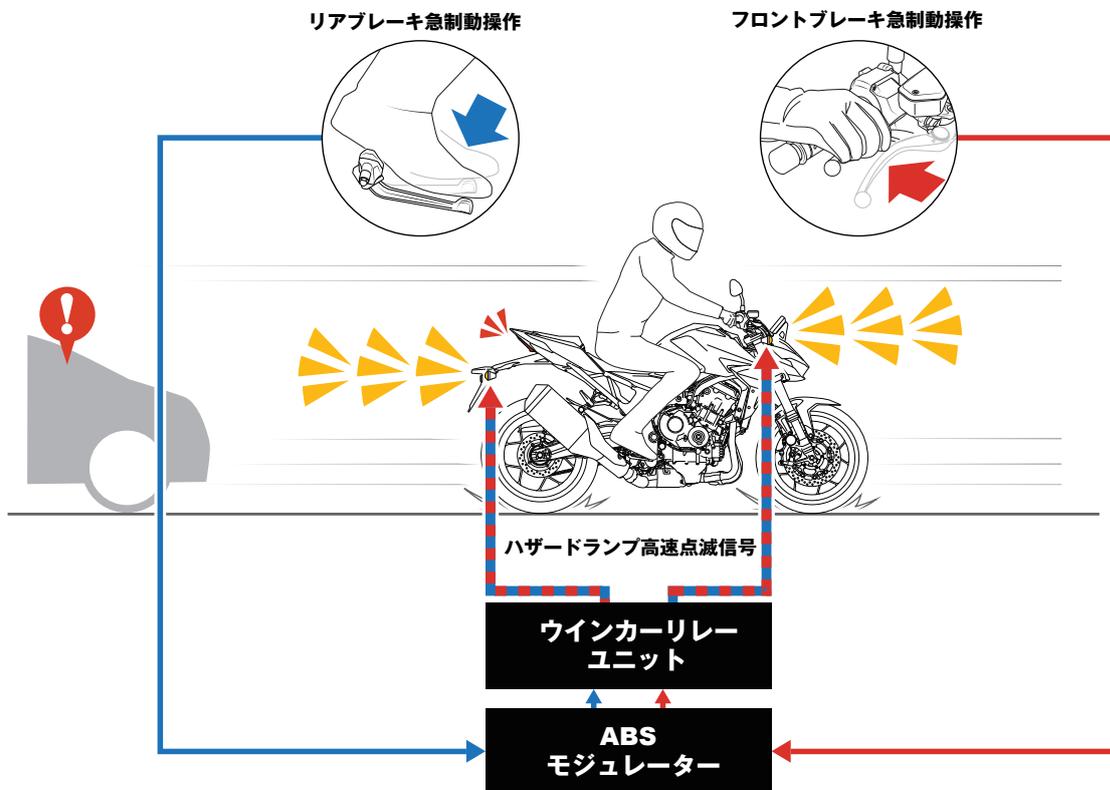
●エマージェンシーストップシグナル

急制動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標準装備。

ABSモジュレーターが急制動を検知すると、ウインカーランプが高速点滅することで、急減速状態を後続車などに注意を促します。周囲の車両へのコミュニケーションがアップすることでより安心で快適な走行を提供します。

※エマージェンシーストップシグナルは急ブレーキをいち早く後続車に伝えるシステムです。運転するときは不必要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。

■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ(図はSPタイプ)



●H・I・S・S(Honda Ignition Security System)

Hondaの独自技術であるH・I・S・Sは、高い効果を発揮する盗難抑止機構です。キーに内蔵されたIDチップとエンジン制御ECU内部のIDが一致しない限りエンジンが始動することのない、電子インターロックを利用したこのシステムは、付属するオリジナルキーでしかエンジンを始動できません。

また、ホットワイヤー方式や、点火スイッチのモジュールを全て交換する方法であってもエンジン制御ECUが動作を停止するため、エンジンを始動させることはできません。

メーターパネルに赤いLEDを備えており、エンジン停止から24時間の間、2秒ごとに点滅を続け盗難防止機構がオンになっていることを通告します。24時間以上経過するとLEDの点灯は止まりますがH・I・S・Sは機能し続けます。

主要諸元

CB1000 HORNET/CB1000 HORNET SP 主要諸元		CB1000 HORNET	CB1000 HORNET SP
車名・型式		ホンダ8BL-SC86	
全長(mm)		2,140	
全幅(mm)		790	
全高(mm)		1,085	
軸距(mm)		1,455	
最低地上高(mm)★		135	
シート高(mm)★		809	
車両重量(kg)		211	212
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)	22.0(60)〈2名乗車時〉	
	WMTCモード値*(クラス)*3	17.7(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		SC86E	
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(cm ³)		999	
内径×行程(mm)		76.0×55.1	
圧縮比★		11.7	
最高出力(kW [PS]/rpm)		112 [152]/11,000	116 [158]/11,000
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		104 [10.6]/9,000	107 [10.9]/9,000
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	2.285	
	2速	1.777	
	3速	1.500	
	4速	1.333	
	5速	1.137	
	6速	0.967	
減速比(1次*/2次)		1.717/3.000	
キャスト角(度)★		25°00'	
トレール量(mm)★		98	
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(倒立サス/ビッグ・ピストン・フロントフォーク)	
	後	スイングアーム式(プロリンク)	スイングアーム式(プロリンク/TTX36)
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。WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<https://www.jama.or.jp/operation/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。 ※写真は撮影・印刷条件等により、実際の色と多少異なる場合があります。

※HORNET、Honda RoadSync、H・I・S・S、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。