

CB1000F

CB1000F / CB1000F SE

製品説明書



写真：CB1000F

Hondaは「スポーツバイクは自由のためにある」と考えています。そしてCBは、幅広くライダーが思い描く自由を支えようとして進化するHondaスポーツバイクの基準となるブランドです。CBは常に多くのライダーに向け、開かれたブランドとしてライダーを選ばず、ライダーに選ばれることを目指してきました。

その歴史は、Hondaが提供すべき「高性能」を時代ごとに解釈して具現化してきた歴史です。初代CBである1959年ベンリイCB92は“スーパースポーツ”を標榜し、当時の同クラスにおいて高い動力性能を実現するとともに、クローズドコースでの走行を想定した各競技向けの専用交換部品が揃えられました。

現在その性格はCBR1000RR-R FIREBLADEに受け継がれ、CBはネイキッドモデルとして、より身近な公道でのさまざまなシーンを主対象とし、「楽しさ」「ライディングフィール」といった定性的な性能を進化させ、提供する役割を担っています。

そしてHondaスポーツバイクラインアップの「進化する基準」であるCBの最新の回答がCB1000Fです。

■CB1000F



■CB1000F SE



車名に付された“F”は、特にその走りを楽しめるシチュエーションが広範囲に考慮されたオンロードモデルに対し与えられます。

CB1000Fは「これからCB」として、幅広いシーンでの操る楽しさや高揚感、さらには所有すること自体の充実感といったスポーツバイクの普遍的な価値を見つめなおし、それらの水準を引き上げることを目指しました。

CB1000Fの開発の狙いは

Best Balance Roadster 大型モーターサイクルらしさと扱いやすさ 新世代“F”

この狙いを達成するために、各技術領域では以下の目標に向かって開発を進めました。

車体： 普段使いからツーリングまで、さまざまなシーンを楽しめる、軽快感と安心感を兼ね備えた運動性能

パワーユニット：トルクフルな低回転時の鼓動感、高回転にかけての胸のすくような吹け上がりと
エモーショナルなサウンド

デザイン：「CBの物語を所有する喜び」を体感できる新世代の“F”

電装、制御： さまざまな走行シチュエーションでファンライドを支える先進装備

なお、完成車各部を構成する各機能部品の開発/採用にあたっては、旧来の様式に拘泥せず最新の性能を発揮する技術手段を取り入れました。この方針のもと、開発チームはこのCB1000Fによって、65年を超える歴史の中でCBを評価していただいたお客様と、時代ごとにその価値を確立してきた歴代の開発者に敬意を込め、欧米をはじめとして世界に向けた日本のスタンダードスポーツバイク“CB”的物語をさらに進めていきたいと考えています。

■CB1000F



●ディメンション、ライディングポジション

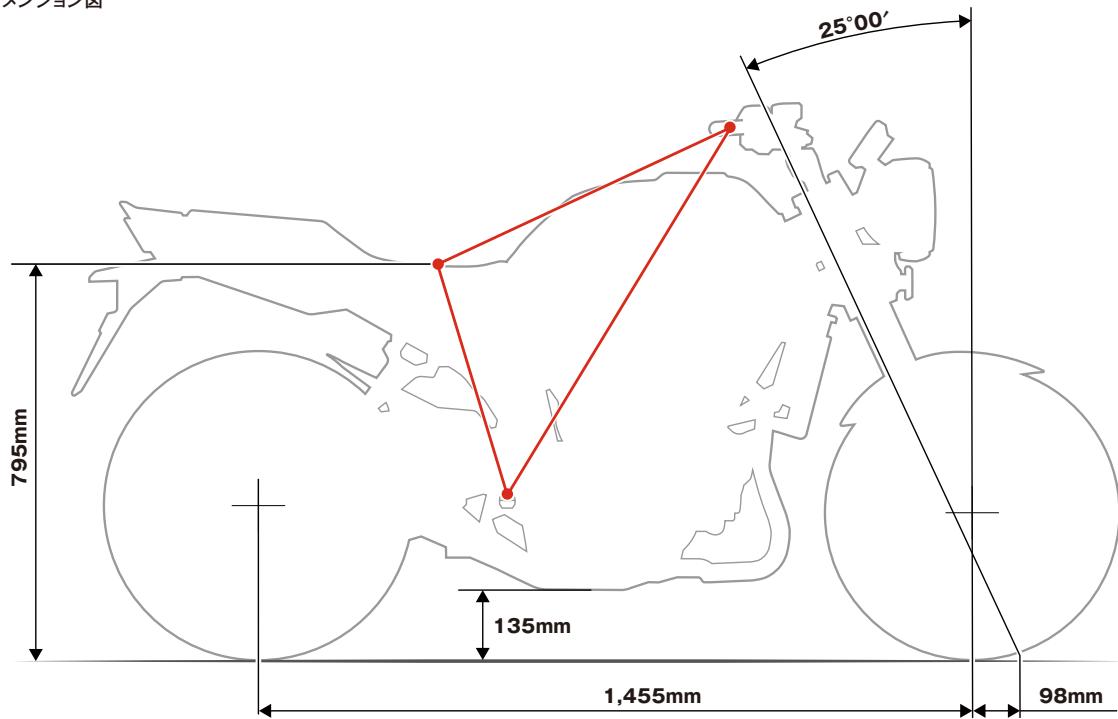
CB1000Fは、CBシリーズのトップモデルと位置づけて開発されました。1000ccクラスの直列4気筒エンジンを持つフルサイズモデルでありながら、ライダーと車体との親和性に注力しています。具体的には、サイドカバーからシート前端にかけて幅を絞った車体形状と795mmのシート高、体格を問わず足を下ろした際に干渉しにくいステップ位置など足つき性への配慮や、快適性を高める縫製手法を採用した厚みのあるシートクッション、さらには下半身のホールド性と膝まわりのゆとり確保などを織り込んだ上でまとめられた外観形状など、多岐にわたります。

ライディングポジションは無理のない姿勢のアップライトなポジションに設定。ゴー/ストップを繰り返す市街地でも遠くまで前方の見通しがききやすく、また長距離クルージングなどでは広く視界が開けて景色を楽しみやすいなど、ストレスフリーなライディングを提供します。同時にワインディングなどでは腰を引いたライディングポジションでのファンライドを可能するためにシート長に余裕を持たせました。

CB1000 HORNETの軽快な運動性能と素直な操縦性をベースに、CB1000Fでは前後サスペンションの専用セッティングを行い、より身近な場面での快適な乗り心地を与えました。

これらにより、幅広いシーンでスポーツバイクの気持ちよさを味わっていただける汎用性の高い車体としています。

■ディメンション図



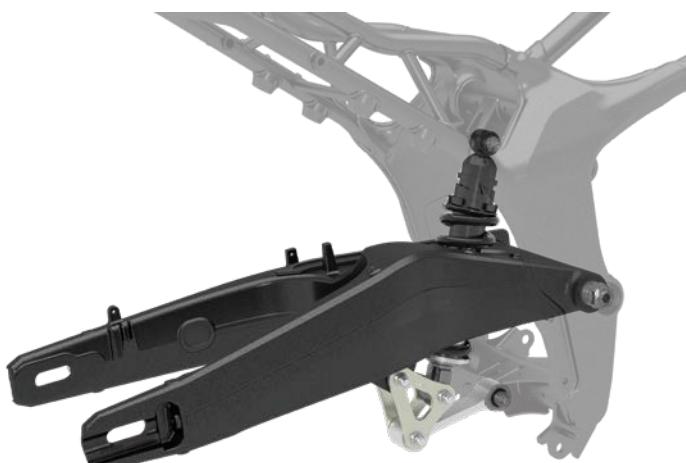
●フレームボディー

CB1000Fのフレームボディーは、優れたハンドリング性能を備えたストリートファイターモデルのCB1000 HORNETをベースとし、スポーツバイクとしての運動性能を担保しています。そのダイヤモンドフレームは、合理的な構成から得られる十分な剛性とともにスチールならではのしなやかな特性が唐突な車体挙動を抑え、予見性に富んだフィールを生み出すことで、ライダーが自信をもって扱えることにつなげています。

加えてCB1000Fではより幅広い使い勝手を想定してシートレールを専用設計することで、タンデムライディング時の居住性向上やツーリング時の積載性向上を図り、走りそのものだけでなく「乗車体験の価値」も考慮しました。さらに別売のオプションとしてメインスタンドの装着を可能とすることで、メンテナンス性にも配慮しています。

■フレームボディー(イメージCG)**●スイングアーム**

フレームボディー同様CB1000 HORNETのアルミダイキャスト製左右非対称形状のスイングアームを採用しています。これによりマフラーとのクリアランス最小化を図り、マスを車体中心に寄せて運動性能を高めるとともに十分なバンク角を確保。ダイキャストの成形性を活かして軽量かつ高剛性に仕上げ、路面追従性、および高速走行時の車体安定性を確保しています。

■スイングアーム(イメージCG)

●サスペンション

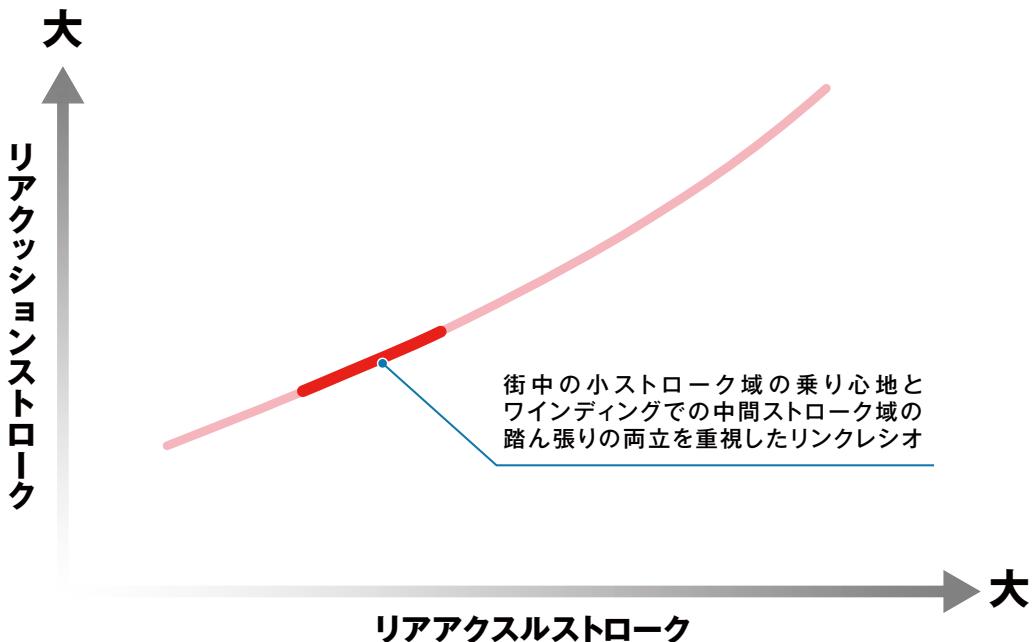
CB1000Fでは、しなやかでストローク感を得やすいサスペンション特性とすることで、日常使いを中心とした素直なハンドリングと軽快性、乗り心地を追求しています。

フロントサスペンションは摺動抵抗と重量を抑えたSHOWA (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) 倒立タイプを採用。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合わせた設定にすることが可能です。

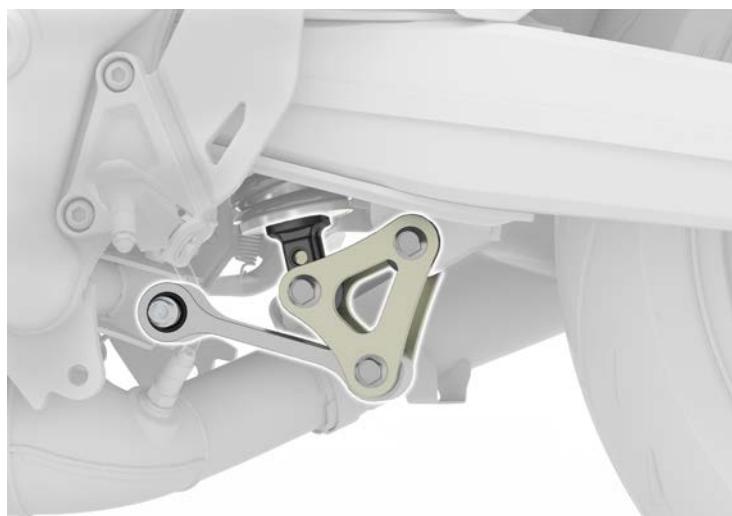
リアサスペンションには、分離加圧式シングルチューブタイプのクッションユニットと併せて専用リンクレシオを採用したプロリンクとしました。この構成により、素直なハンドリングと軽快性、乗り心地の良さに大きく寄与しています。

*「SFF-BP」はSHOWA (Astemo株式会社) の登録商標です。

■リンクレシオ特性イメージ



■リアサスペンションリンク(イメージCG)



●ブレーキ

フロントブレーキは ϕ 310mmのフローティングダブルディスクと、NISSIN（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。

リアブレーキは ϕ 240mmシングルディスクと、NISSIN製1ポッドキャリパーを採用。

CB1000 HORNETのブレーキ基本仕様をベースとし、前後サスペンション特性とのマッチングを図りました。ブレーキホースの膨張率変更など細部にわたるセッティングを施し、入力時の剛性感や過渡特性など制動フィールを追求し、CB1000Fの走りを安心して楽しめる扱いやすい特性としました。

これらに加えCB1000Fでは、6軸IMUでサポートされるコーナリングABS（別項）を搭載し、幅広いシチュエーションでの安心感をさらに高めています。

■リアブレーキまわり



■フロントブレーキまわり



■CB1000F



●エンジン、出力特性

エンジンは“Best Balance Roadster”の実現に向けて、車体同様CB1000 HORNETをベースに専用化してキャラクターを作り込みました。ゴー/ストップを繰り返す市街地でのトルクフルな特性と、高速巡航時の落ち着いたフィールを兼ね備えた、幅広いシーンで扱いやすく快適なファンライドを満喫できる動力性能を目指しています。

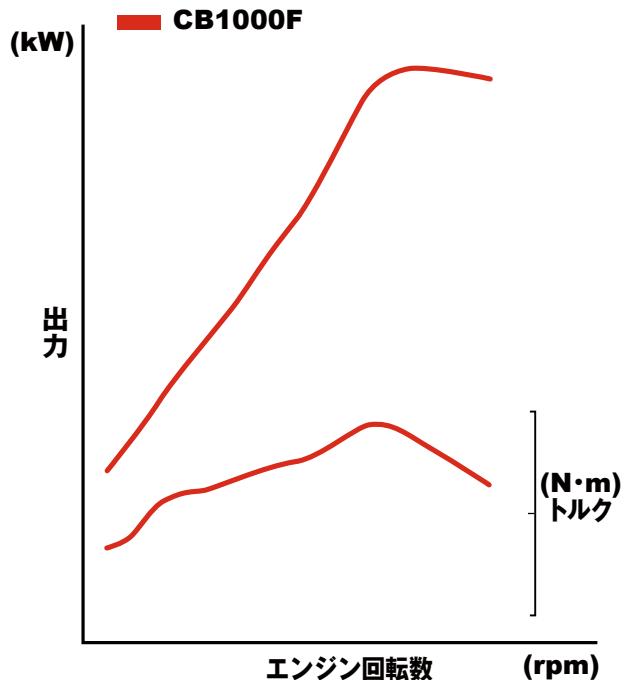
また、新設計カムシャフト採用によるバルブタイミングおよびリフト量のチューニングで谷のないスムーズな出力特性を実現し、さらに左右2気筒ごとに異なるバルブタイミングを与えることで鼓動感のあるサウンドにつなげています。

■エンジン外観（イメージCG）

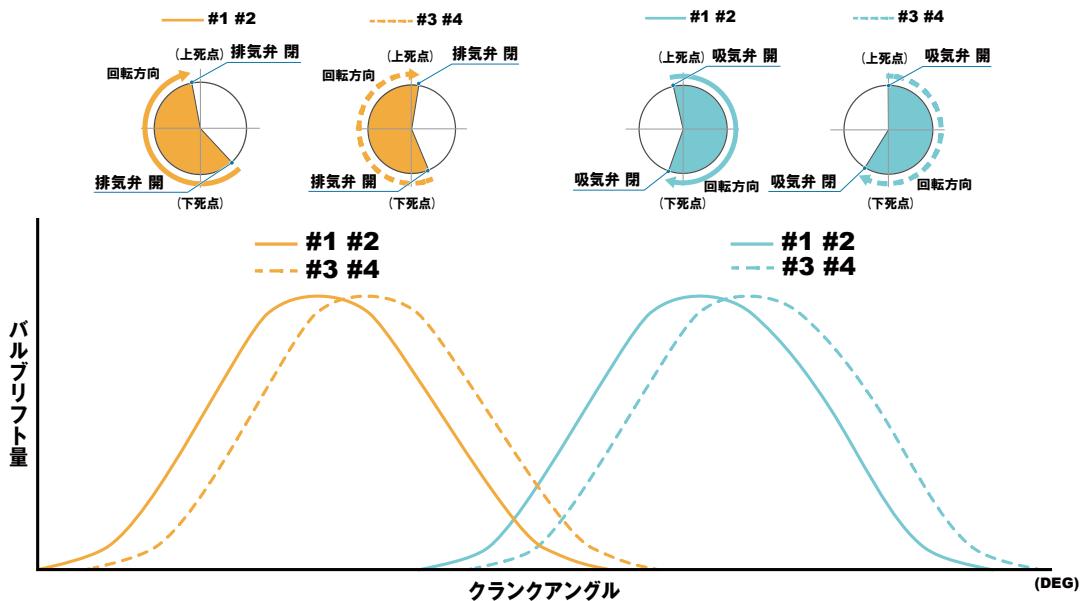


エンジン諸元
最大出力 : 91kW/9,000rpm
最大トルク : 103N·m/8,000rpm
エンジン形式 : 水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒
エンジン排気量 : 999cm³
ボア×ストローク : 76.0mm×55.1mm
圧縮比 : 11.7

■出力特性イメージ



■排気/吸気バルブタイミングイメージ



●吸気系

吸気系では、前出の出力特性を実現するために専用設計したカムシャフトとあわせて、エアファンネルを専用設計とすることでCB1000 HORNETに比べ、より低中回転寄りの性能を充実させました。

ファンネル長をCB1000 HORNETの90mmから140mmに延長し、最小絞り径をφ42からφ36に変更することで常用域である6,000rpm以下でのスロットルレスポンスとトルク感向上を図りました。

また、ファンネル入口径を左右2気筒ごとにそれぞれφ50、φ40と個別に設定することでスロットル操作にリンクした鼓動感のある吸気音を演出しました。さらに、燃料タンク形状に合わせてエアクリーナーボックス上面をスムージングすることで、出力特性に必要なボックス容量確保と吸気抵抗低減を図りました。

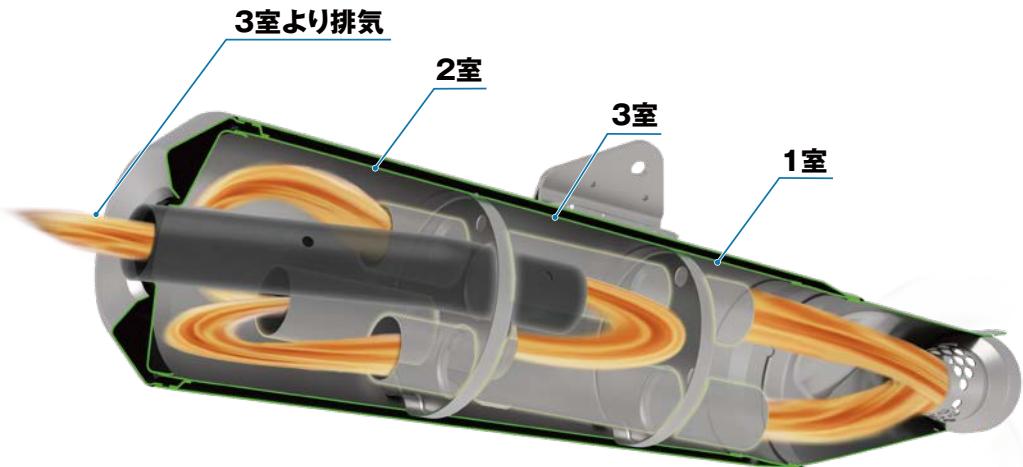
■吸気系(イメージCG)



●排気系

排気系では、直列4気筒エンジンならではの高回転時のサウンドに加え、低中回転時でも味わいのあるサウンドを実現しながらトラディショナルなスタイルと調和するボリュームのマフラーにまとめました。左右2気筒ごとにずらしたバルブタイミングによる排気圧力コントロールから得られた、パルス感のあるサウンドを原音として、3室構造のマフラーではそれを活かすように内部の部品配置や構成を作り込み、CBのトップモデルにふさわしい官能的な直4サウンドを追求しています。

■マフラー部排気断面(イメージCG)



パワーユニット (3)

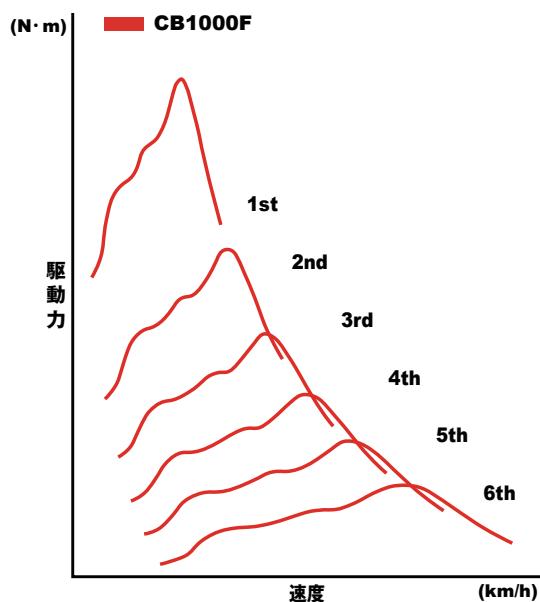
CB1000F

●ギアレシオ

専用ギアレシオを採用。CB1000 HORNETに対し1~3速をローレシオ化することで、駆動力を高めるとともに低速時の取りまわし性を向上させました。

一方、高速巡航時のエンジン回転数を抑え、穏やかで落ち着いたフィールを提供します。これにより過度に回すことを見出さない性格とし、気負わず扱いやすい出力特性に寄与しています。

■ギアレシオ イメージ



●アシスト&スリッパー®クラッチ

クラッチレバー操作荷重を軽減するアシスト機能と、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ー機能を備えたアシスト&スリッパー®クラッチを採用しました。クラッチレバー操作荷重の低減により、ゴー/ストップの多い市街地や渋滞時からロングツーリング時などさまざまなシーンにおける疲労軽減に寄与するとともに、急激なエンジンブレーキ発生時に適切にクラッチを滑らせることでリアタイヤロックを低減し、ライディングの安心感向上にも寄与しています。

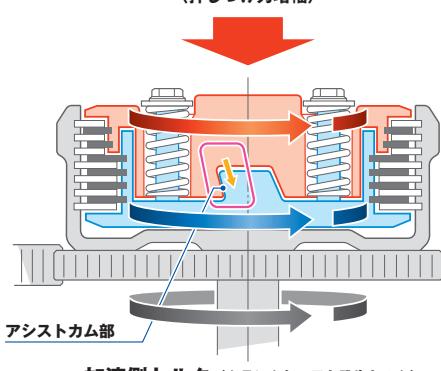
■クラッチカットモデル(イメージCG)



※「アシスト&スリッパー」は株式会社エフ・シー・シーの登録商標です。

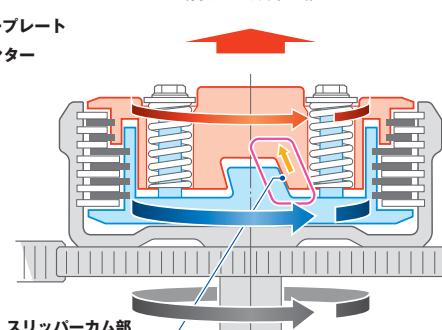
■クラッチ構造図

アシスト機構 (押しつけ力増幅)



■ プレッシャーフレート
■ クラッチセンター

スリッパー機構 (押しつけ力軽減)



加速側トルク (クランクシャフト発生トルク) により、
プレッシャーフ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、プレッシャーフレートを引き込み、
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
プレッシャーフレート側の回転力を上回ると、
スリッパーカムが作動し、プレッシャーフレートを押し出し、
減速側トルクを逃がす。

●デザインコンセプト

CBを中心としたHondaスポーツバイクが一貫して目指しているのが「誰もが楽しめる高性能」の具現化です。代表例のひとつがCB750 FOUR(1969年)に搭載された量産初の直列4気筒エンジンであり、これらの先進がやがては普遍に至るというCBの歴史を外観表現にも求め、CB1000FではCB750F(1979年)のデザインモチーフを援用しました。

CB750Fのフューエルタンクからサイドカバーを経てリアカウルに繋がる伸びやかなラインとスムーズに連続する一体的なサーフェスは、それ以降の世界中のモーターサイクルデザインに大きな影響を与えました。CB1000Fではこのモチーフに加えて、最新の性能を備えた大排気量直列4気筒エンジンの持つ力強さを幅方向の抑揚として表現しました。このCB1000Fによって、新世代の“F”を体感するとともに、CBの物語を所有する喜びを味わっていただきたいと考えています。

■デザインスケッチ



●カラーバリエーション

カラーリングは3色から選んでいただけます。1980年代に北米のレースシーンで活躍したCB750Fのカラーリングと初代CB750Fのストライプにモチーフを求めました。各ストライプと車体色はそれぞれマッチングを図り現代的な印象としながら、CBの歴史や物語を想起させます。



ウルフシルバーメタリック（ブルーストライプ）



ウルフシルバーメタリック（グレーストライプ）

グラファイトブラック



CB1000Fでは最新の電子制御技術を搭載して、幅広いシチュエーションにおけるファンライドを支えます。

●6軸IMU

6軸IMUを採用することでより正確なピッティング、ロール、ヨーの車体姿勢検知を可能とし、スロットルバイワイヤシステム(TBW)や、コーナリングABSなどの制御技術の精度を高めることに寄与しています。

●スロットルバイワイヤシステム(TBW)

CB1000FではTBWによるスロットルバルブ開度制御を採用することで、上質で安定感のあるスロットル操作フィールの実現に寄与。また、これによりライディングモード(次項)などの制御デバイス適用を可能としています。

このTBWの採用によりCB1000Fは走りのキャラクターを拡大し、幅広いシーンとライダーの嗜好にフィットさせることでファンライドを支えます。

●ラインディングモード

市街地からワインディングまで幅広いシチュエーションや路面状況に合わせて好みの出力特性を選択できるライディングモードを搭載しました。

ライディングモードはSTANDARD、SPORT、RAINの3モードに加え2種類のユーザー モードが登録可能です。

STANDARD: キャブレター車のレスポンスをイメージしたモード。走行シチュエーションを限定しない乗りやすい特性。

SPORT: スロットルレスポンスを高めた、ビッグバイクらしいパワー感をより楽しめるモード。

RAIN: STANDARDより穏やかなスロットルレスポンスとパワー特性で、滑りやすい路面での安心感を高めるモード。ツーリングの帰り道など穏やかに走りたい時にもお勧めです。

USER1、2: パワーセレクター(P)、Honda セレクタブル トルク コントロール/ウイリー制御(T)、セレクタブルエンジンブレーキ(EB)の各制御レベルを任意に組み合わせ、ライダーの好みのキャラクターに合わせた2パターンのモードを設定可能です。

■ライディングモード一覧

MODE	エンジン出力レベル P	トルクコントロールレベル T	エンジンブレーキレベル EB
STANDARD	2	2	2
SPORT	3	1	1
RAIN	1	3	2
USER 1	1,2,3より選択	OFF,1,2,3より選択	1,2,3より選択
USER 2	1,2,3より選択	OFF,1,2,3より選択	1,2,3より選択

●コーナリングABS*

CB1000Fでは6軸IMUが検知する高精度な車体姿勢情報によって制御されるコーナリングABSを採用。コーナリング中のブレーキ操作に起因する思わぬ車体挙動を抑えて、ワインディングやその路面状況などをはじめとしてさまざまなコンディション下でのライディングに大きな安心感を提供します。

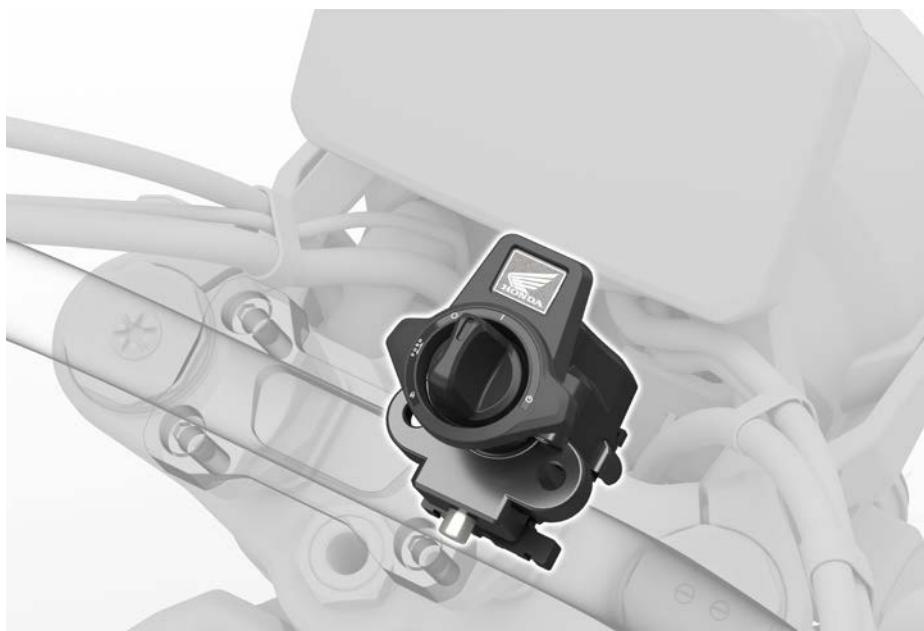
*コーナリングABSはあくまでもブレーキ操作を補助するためのシステムです。制動時には前・後輪のブレーキを同時に操作することがブレーキングの基本です。またABS機能は制動距離を短縮させるためのシステムではありません。ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。

●Honda SMART Keyシステム

ポケットなどからキーを取り出さなくても、従来のスイッチ操作(イグニッションのON/OFF、ハンドルロック)が可能なHonda SMART Keyシステムを採用。ウインカーが点滅し、自車の位置を知らせる機能(アンサーバック)も搭載しています。キー本体には折り畳み式の物理キーを内蔵し、デコレーションリングをあしらった高級感あふれるデザインに仕上げています。

なお、フューエルキャップとシートは通常の物理キーによる解施錠となります。

■Honda SMART Keyシステム(イメージCG)



●5インチフルカラーTFTメーター

メーターには、豊富な情報を高い視認性で伝える5インチTFTフルカラー液晶を採用し、よりライダーの好みに沿った表示を可能としています。

ディスプレイタイプはサークル、バー、シンプルの3タイプ、それぞれ背景色をホワイト/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セレクトスイッチで行います。

*自動:外部環境の明るさによって背景色のホワイト/ブラックを自動表示。

■メーター配置(イメージCG)
※表示例はCB1000F SE



■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(自動切り替えも可)を選択可能



※メーター表示例は全てCB1000F SEです。

■左ハンドルスイッチ(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機能を装備*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。

■各機能表示例



※メーター機能表示例は予告なく変更する場合がございます。

●LED灯火器

CB1000Fでは、すべての灯火器に長寿命省エネルギーのLEDを採用しています。

ヘッドライトはトライディショナルなラウンド形状のシグネチャーライトで囲まれた灯体とし、レンズ内に水平に渡したガーニッシュの上側にロービーム、下側にハイビームを配しました。広く奥行きのある配光とすることで夜間走行時の安心感を提供します。

テールランプはカウル形状と調和する形状とボリュームのレンズを新設計しました。

■ハイビーム点灯



■ロービーム点灯



■テールランプ点灯



●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、ワ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的急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。

●ホーン

周波数の異なるダブルホーンとホーンカバーをヘッドライト下に配置。往年のCB750Fの特徴的な配置を継承し、存在感のある音を作りました。

■ホーン



●サステナブルマテリアルの適用

2050年、Hondaは、環境負荷ゼロの循環型社会の実現に向けて、製品だけでなく企業活動のライフサイクル全体で、地球資源の消費をできる限り削減することを目指しています。そのために、カーボンニュートラル、クリーンエネルギー、リソースサーキュレーションの3つの柱(Triple Action to ZERO)に取り組み、バイオマス材の適用やリサイクル材の拡大を推進し、2050年には100%サステナブルマテリアルへの転換を目指しています。

CB1000Fではこれに伴い、自動車、家電材料などのプレコンシューマーリサイクル材*を破碎/配合設計/コンパウンド/ペレット化し、再度PP(ポリプロピレン)として用いる“プレコンシューマーリサイクルPP材”をリアフェンダーおよびシート底板に適用しています。

*プレコンシューマーリサイクル材:製品になる前の製造過程や整形過程において発生するスプルー/ランナー/バージに用いられた樹脂、打ち捨て品、成型不良品といった「消費者による使用」を経ずにリサイクルされた材料

■サステナブルマテリアルパーツ採用部位(イメージCG)



●SEタイプ

1983年のCB1100(北米仕様)や1993年のCB1000 SUPER FOUR T2など、往年のCBにはヘッドライトにカウルを装備したモデルが存在しました。CB1000Fではこれらに倣いCB1000F SEを同時開発しました。

CB1000F SEは、トラディショナルなプロポーションをさらに引き立てるヘッドライトカウルの他、以下を追加/変更することで外観仕様と装備の充実を図り、所有感をさらに高めています。

なお、ボディーカラーはウルフシルバーメタリック(ブルーストライプ)一色の設定です。

- ・ヘッドライトカウル
- ・ラジエーターグリル
- ・グリップヒーター
- ・クイックシフター
- ・専用カラーステッチシート

■CB1000F SE



主要諸元

CB1000F

CB1000F 主要諸元

CB1000F 主要諸元		CB1000F【】内はSE
車名・型式		ホンダ8BL-SC94
全長 (mm)		2,135
全幅 (mm)		835
全高 (mm)		1,125【1,170】
軸距 (mm)		1,455
最低地上高 (mm) *		135
シート高 (mm) *		795
車両重量 (kg)		214【217】
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	26.0(60)〈2名乗車時〉 17.9(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		SC94E
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)		91[124]/9,000
最大トルク (N·m[kgf·m]/rpm)		103[10.5]/8,000
燃料供給装置形式		電子式〈電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)〉
使用燃料種類		無鉛プレミアムガソリン
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)		16
クラッチ形式*		湿式多板コイルスプリング式
変速機形式		常時噸合式6段リターン
変速比	1速	2.642
	2速	1.941
	3速	1.583
	4速	1.333
	5速	1.137
	6速	0.967
減速比(1次*/2次)		1.717/2.812
キャスター角(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/ピッグ・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)
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。

※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。

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