HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▸ TRANSCEND, AUGMENT

PRESS INFORMATION
November 2026

CB1000GT

製品説明書



株式会社ホンダモーターサイクルジャパン
本田技研工業株式会社

開発のねらい　CB1000GT

CB1000GTは、スポーツネイキッドが持つ軽快感や操る楽しさ、ツアラーが持つ快適性や積載性、そして直列 4 気筒 1000cc エンジンを搭載するスーパースポーツが持つ官能的なエンジンフィールと動力性能など、多岐にわたる要素を一台の完成車にまとめ上げた新しいマシンです。
開発のねらいは

High Performance Tourer

速く、遠くまで快適に

そしてこのねらいを以下の内容で達成しました。

速く：スーパースポーツ由来のハイスペックエンジンと軽快な運動性能を持つ CB1000 HORNET をベースとした、幅広いシチュエーションでの高レベルな走り

遠くまで快適に：ライダーとパッセンジャー双方に配慮したエルゴノミクス適用と、電子制御サスペンション EERA*をはじめとした快適性を提供する充実の仕様装備

＊EERA は Astemo 株式会社の登録商標です。

私たち開発チームは、大排気量スポーツバイクの性能を開放させて走る充実感を大切にしながら、ソロ、タンデムに関わらず、より遠くの、今まで知らなかった景色や空気を味わうことなど、ライディング体験の喜びを拡大できる一台を最新の技術で作り上げました。



＊写真は欧州仕様　国内仕様はホイールストライプ適用なし

パニアケースとフォグランプが純正アクセサリーとなります。

●ディメンション、ライディングポジション

ツアラーとしての安定感と、スポーツネイキッドに引けを取らない軽快なハンドリングをねらい、完成車の前後重量配分やライディングポジションをはじめ、各ディメンションの最適化を図りました。

ツアラーとスポーツネイキッドの二面性を兼ね備えるために、車両重量を229kgに抑え、またホイールベースの増加も必要最小限に抑えてトレール量はCB1000 HORNETの98㎜から106㎜に、スイングアーム長は619㎜から635㎜に増やすことで、ハンドリングの軽快感を活かしながら荷物を積載した高速クルーズ時の安定感を向上させました。

ライディングポジションは、アップライト化による開放感あふれる視界の高さが旅の高揚感を演出し、自由度の高いライディングポジションにより、ライダーの入力がしやすい特性としています。

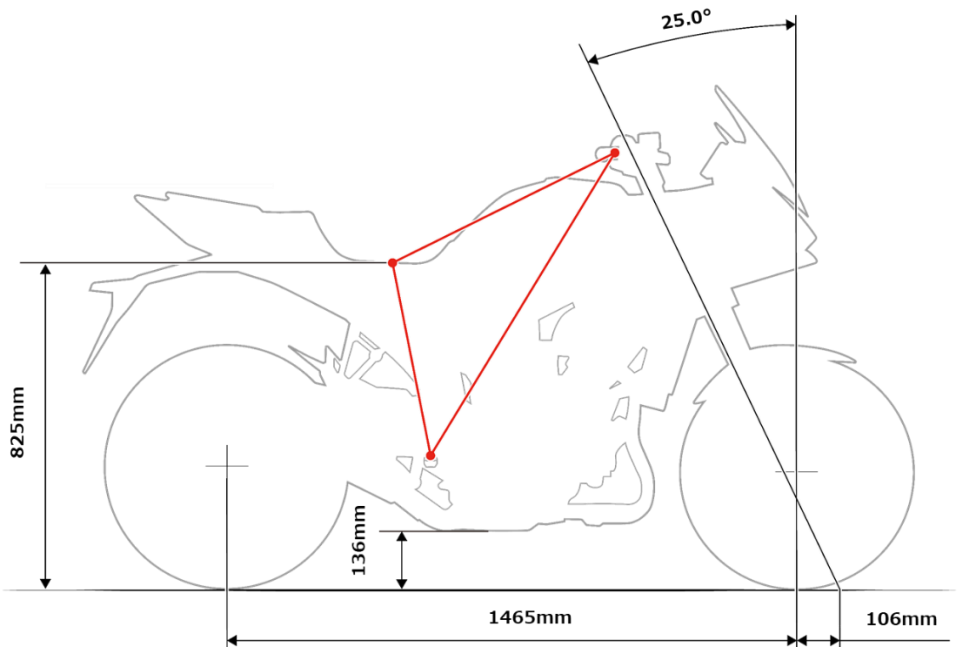
また、パッセンジャー着座位置の自由度も高め居住性を向上させると同時にCB1000 HORNETに比べシートクッション厚をライダー側＋15㎜、パッセンジャー側＋39.5㎜に設定し長距離走行時の快適性を高めて疲労軽減につなげています。

シートマウント部にも振動伝達低減を図る構造を反映し快適な乗り心地に寄与しています。

加えて容量21Lの専用フューエルタンクにより340㎞以上の航続距離*を確保するなど、CB1000GTは、より長距離、より幅広いシーンでの操りやすさや使い勝手向上を図った車体としています。

＊WMTC クラス 3 モード計算値

■ディメンション図



●フレーム

CB1000GT のフレームは、CB1000 HORNET のスチール製ダイヤモンドフレームをベースとすることで優れた運動性能を確保した上で、シートレールの専用化によりツアラーとして信頼できる機能性を与えました。

軽快感のあるハンドリングに、スチールならではの、入力に対する落ち着いた挙動をバランスさせたフレーム特性を活かすことで幅広い速度域におけるハンドリングの安心感を確保。シートレールはアッパーパイプ延長、クロスパイプ追加、クロスプレート形状変更など、細部にわたり見直しを図ることで重量増を極力抑えながら剛性を最適化し、ライダーのみならずパッセンジャー乗車時や荷物積載時の車体安定感と乗車振動抑制に大きく寄与しています。

また、専用のアルミダイキャスト製リアグリップ追加により、パッセンジャーの長距離移動をより快適なものとしています。さらにメインスタンドを標準装備することで荷物を積み下ろしする際の車体安定感を高め、ツアラーとしての機能性を充実させました。

■フレームボディ （イメージ CG）



●電子制御サスペンションEERA*

CB1000GTは幅広い走行シチュエーションや積載状況に備え、電子制御サスペンションEERA（Electronically Equipped Ride Adjustment）*を標準装備しました。

IMUなどから車両の走行状態を把握し、ストロークセンサーからサスペンションの状態を把握。各信号はSCU（Suspension Control Unit）に集約され、それらから算出された値により前後サスペンションの減衰力を最適化することで、路面状況に適した高度な減衰力自動調整を可能としています。これによりCB1000GTは幅広い走行シチュエーションでライダーの操る楽しみと快適な乗り心地に大きく寄与しています。

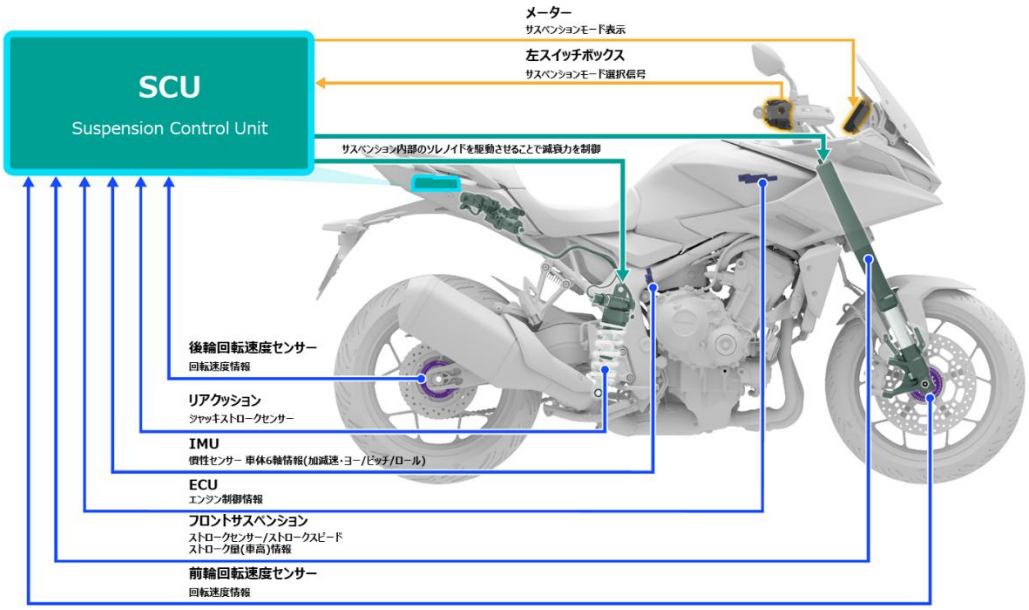
リアクッションは電動プリロードアジャスターの採用により、乗員数、積載有無に応じて手元のスイッチ操作にてプリロード調整が可能です。また、安定した走行状態では走行中でも切り替えを可能とすることで、走行シチュエーションや積載状況に適した乗り心地がタイムリーに得られます。

減衰特性をシーンに応じて選べる以下の4モード、各モードの減衰力を設定可能なユーザーモードを設定しています。

STANDARD：都市部から高速道路まで幅広く対応するオールラウンドモード
SPORT：スポーティーなライディングに対応したハイスタビリティモード
RAIN：雨天時などの滑りやすい路面での路面追従性に優れるモード
TOUR：パッセンジャーや荷物を乗せた状態でも、幅広く安心感のある走行が可能なモード
USER：上記各モードにおける減衰レベルを車体負荷や好みに応じて調整可能

＊EERAはAstemo株式会社の登録商標です。

■電子制御サスペンションEERA制御概念図（イメージCG）



●ブレーキ

フロントブレーキはφ310㎜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φ240㎜シングルディスクとNISSIN（Astemo株式会社）製1ポットキャリパーを採用。CB1000GTでは二人乗りに加え荷物積載時の制動も考慮して、リアブレーキに焼結パッドを採用することで制動力ならびに操作フィーリングを向上させています。

さらに 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。

■フロントブレーキ



■リアブレーキ



●エアロダイナミクス、アジャスタブルスクリーン

CB1000GTは、フロントまわりのボリュームをシャープな造形でまとめながらも、高いプロテクション性能とニュートラルなハンドリング特性を両立させています。

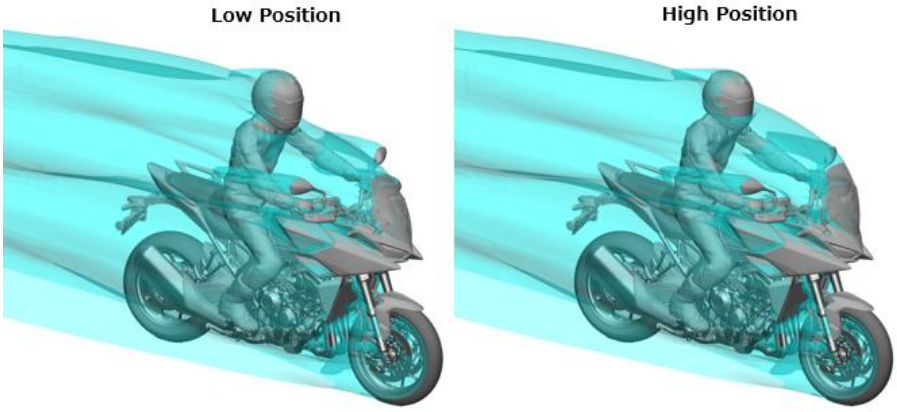
CFD(Computational Fluid Dynamics=流体解析)解析により各走行条件下における、最適なピッチング/ロール/ヨーモーメントを導き、ライダープロテクションも同時に評価しました。

また、片手操作できる5ポジションのアジャスタブルスクリーン採用により、ライダーの好みやシーンに合わせて上半身への防風レベルを選択できます。スクリーン高さはトータルで81㎜の調整幅を持たせました。最も低いポジションではスポーツバイクらしく風を切って走る開放感、爽快感を味わえ、最も高いポジションではさらなる防風性能を備え、風切り音やライディングウェアのバタつきによる疲労を低減し快適なライディングに大きく寄与します。

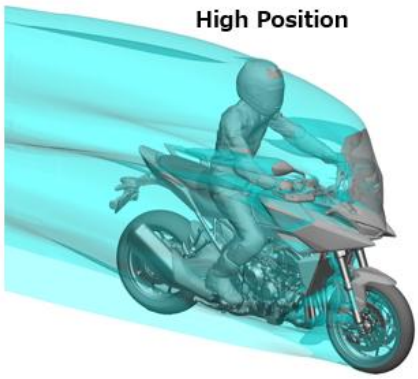
さらに、純正アクセサリーとしてハイスクリーンを用意しました。これを最も高いポジションにセットした場合は、ライダーよりも高い位置に座るパッセンジャーの頭部までを防風範囲とすることが可能です。なお、標準仕様のスクリーン材料には植物由来のバイオマスプラスチック「DURABIO™*」（別項）を採用し環境負荷に配慮しています。

＊DURABIO™は三菱ケミカル株式会社の登録商標です。

■アジャスタブルスクリーンエアフローCFD（イメージ CG）



■純正アクセサリー　ハイスクリーンエアフローCFD（イメージ CG）



●ナックルガード、グリップヒーター

ライダーが手元へ直接受ける走行風を低減する、小ぶりで高効率なナックルガードを標準装備しました。また温度 5 段階調節のグリップヒーターも標準装備とすることで、特に冬場における快適性を向上させました。

■ナックルガード



■グリップヒーター



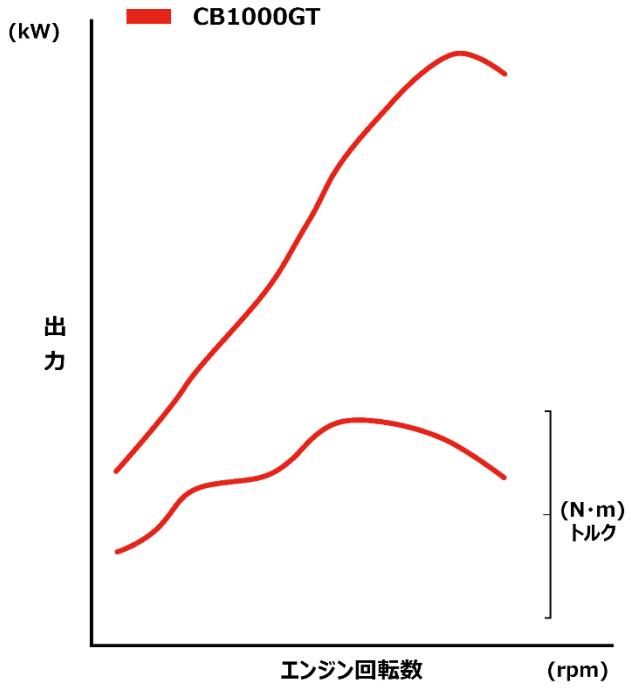
●出力特性

CB1000GTの出力特性は、高い動力性能を活かしながらツアラーとしての最適化を図りました。CB1000 HORNETと同じくCBR1000RRのエンジンを搭載したうえで、CB1000GTでは専用のFIセッティングとTBW（別項）プログラムを採用し、スロットル開け始めの出力をより滑らかにすることで長距離走行時のライダー及びパッセンジャーの疲労低減と快適性に寄与しています。

■エンジン外観（イメージ CG）



■出力特性イメージ



●スタイリング

CBR1000RRの心臓を受け継いだスポーティーな性格をスタイリングにも表現しました。

フロントカウル一体のシュラウド先端を起点にボディパーツを車体上寄りにまとめることで、重心が高めの軽快な運動性能であることを表現し、シャープに切り返された面質によりアグレッシブな走りを発揮するキャラクターであることを伝えます。

■デザインスケッチ





●カラーリング

CB1000GTでは以下2種類のカラーリングを用意しました。

グランプリレッド

赤と黒のビビッドな組み合わせとグラフィックでアグレッシブな走りを表現。



グラファイトブラック

艶のある深いブラックはボディの塊感を強調。



電装、制御(1)　CB1000GT

CB1000GT では、「速く、より遠くまで快適に」のコンセプト実現のために制御技術を惜しみなく採用し、ライダーや走行環境のコンディションに応じて幅広いシーンで楽しめる完成車を実現しました。

●6 軸 IMU

6 軸 IMU を採用することでより正確なピッチング、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）

CB1000GT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に寄与。また、これによりライディングモード（別項）などの出力特性制御デバイス適用を可能とし、CB1000GTは走りのキャラクターを拡大。よりライダーの嗜好やシーンの違いにフィットさせることで幅広いシーンでのファンライドを支えます。

●コーナリングABS*

CB1000GT 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様々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。

●クルーズコントロール

ロングツーリングでの高速道路などで、ラクに巡航が可能なクルーズコントロールを標準装備しました。

ハンドル左手の SET スイッチ ON でクルーズ車速をセットすると、その時のメーター表示車速、ギア情報、車輪速などから、ECU が算出した最適なトルク値を基に TBW 開度が自動調整され、セットした車速で巡航します。なお、クルーズ車速は 50km/h から 160km/h までの指定が可能です。また、クルーズコントロール作動中でもハンドル左手の RES/+スイッチで加速、SET/－スイッチで減速が可能で、ブレーキを掛けたり、スロットルグリップを全閉位置よりさらに減速方向に回せばクルーズコントロールは解除します。

●ライディングモード

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走り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それぞれに適切な前後サスペンションの減衰力を組み合わせた STANDARD、SPORT、RAIN、TOURの4モード に加えて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よりも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。

TOUR：STANDARD 同様の出力特性で、電子制御サスペンション EERA*の減衰力が車速に応じて変化するモード。

USER：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/ウィリー制御（T)、セレクタブルエンジンブレーキ（EB)、電子制御サスペンションEERA(S) の各制御レベルを任意に組み合わせ、ライダーの好みの特性に合わせたパターンのモードが設定可能です。なお、USERにおける電子制御サスペンションEERA(S) の制御はSTANDARD、SPORT、RAIN、TOURの4種から選択可能。このうちTOURを選択した場合は前後サスペンションの減衰力が車速に応じて変化します。

＊EERAはAstemo株式会社の登録商標です。

■ライディングモード一覧

MODE	エンジン出力レベル P	エンジンブレーキレベル EB	トルクコントロールレベル T	サスペンションモード S
STANDARD	2	2	2	STANDARD
SPORT	3	1	1	SPORT
RAIN	1	2	3	RAIN
TOUR	2	2	2	TOUR
USER	1,2,3より選択	1,2,3より選択	OFF,1,2,3より選択	STANDRAD,SPORT RAIN,TOURより選択

●5インチフルカラーTFTメーター

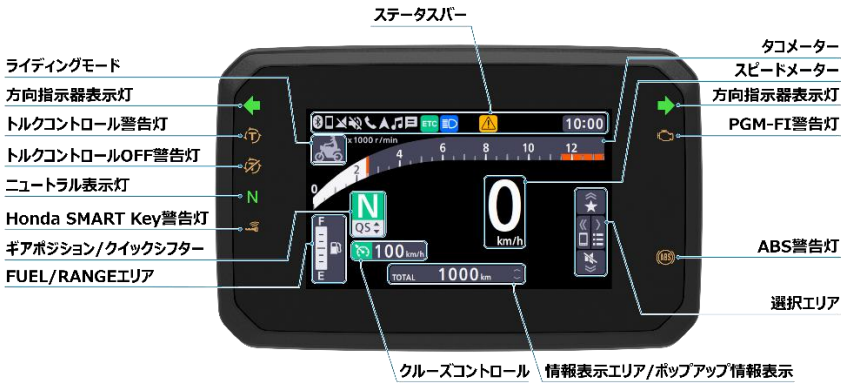
メーターには、豊富な情報を高い視認性で伝える5インチTFTフルカラー液晶を採用し、よりライダーの好みに沿った表示を可能としています。

ディスプレイタイプはバータイプ、サークルタイプ、シンプルタイプの3タイプ、それぞれ背景色をブラック/ホワイト/自動*から設定できます。

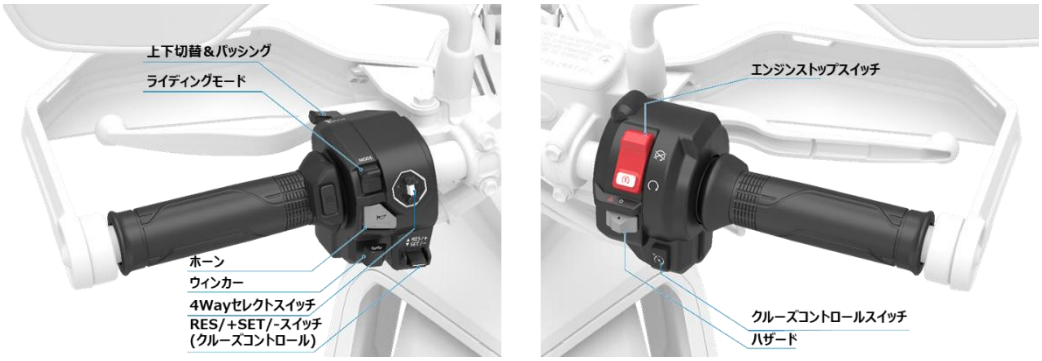
表示の切り替えや各操作はハンドル左側のセレクトスイッチで行います。

＊自動：外部環境の明るさによって背景色のブラック/ホワイトを自動表示

■メーター配置（イメージ CG）



■ハンドルスイッチ（イメージ CG）



■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



●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

■Honda RoadSync スマートフォン連携イメージ



■各機能表示例



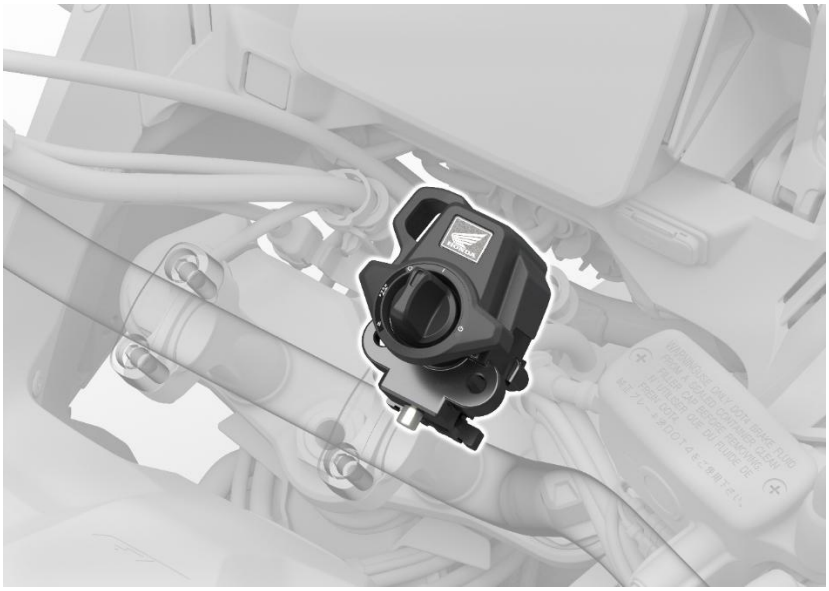
※メーター機能表示例は予告なく変更する場合がございます。

●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）



●ウインカーオートキャンセラー

車線変更時や右左折終了後に自動的にウインカー作動を停止させるHonda独自のシステムです。

前後ホイールの車輪速センサーが旋回時の前後輪軌跡の違いによる車輪速差を検知することで、旋回、直進などの車体状態を判別し、車線変更や右左折の完了をボディコントロールユニットに伝えウインカーを自動的にキャンセルします。

●USBソケット

メーター右下の扱いやすい位置に汎用性の高い USB ソケット Type-C を標準装備し、利便性を向上させています。

●クイックシフター

発進、停止時以外の左手クラッチ操作を不要としたクイックシフターを標準装備することで長距離運転時などの疲労低減に寄与します。

●サステナブルマテリアルの採用

Honda は 2050 年の「環境負荷ゼロ」を目指し、資源循環の観点からサステナブルマテリアルを使用した製品開発や仕組みづくりに取り組んでいます。

CB1000GT ではこれに伴い、自動車や家電などのプレコンシューマーリサイクル材[*1]を破砕/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”を前後シート底板に適用しています。

また、ウインドスクリーンには石油消費量の削減や温室効果ガスの低減に貢献できる植物由来のバイオマスプラスチック「DURABIO™[*2]」を採用しました。耐候性に優れ、傷付きにくい特性で透明感を長期に渡り維持します。

＊1 プレコンシューマ-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/パ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

＊2 「DURABIO™」は三菱ケミカル株式会社の登録商標です。

■サステナブルマテリアル採用パーツ （イメージ CG）

DURABIO™	・ウインドスクリーン
プレコンシューマー リサイクルPP材	・前後シート底板



●J-OBD Ⅱ対応

CB1000GT では国内有害物質排出規制である J-OBD Ⅱ に準拠し、従来の失火検知などの自己診断機能に加え、排出ガス中の SO_2（亜硫酸ガス）検知機能や、キャタライザー劣化検知機能を追加しています。

主要諸元　CB1000GT

通称名		CB1000GT
車名・型式		ホンダ・8BL-SC93
全長×全幅×全高	(mm)	2,135×930×1,290
軸距	(mm)	1,465
最低地上高	(mm)★	136
シート高	(mm)★	825
車両重量	(kg)	229
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)	24.5（60）＜2 名乗車時＞
	WMTC モード値★ (クラス)※3	16.5（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・種類		SC93E・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)	110[150]/11,000
最大トルク	(N・m[kgf・m]/rpm)	102[10.4]/8,750
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)	21
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
キャスター角（度）★／トレール量（mm）★		25° 00′/106
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）
	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、渋滞など）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