

**HONDA**  
The Power of Dreams

**PRESS INFORMATION**  
**April 2008**

# CB223S



---

本田技研工業株式会社  
広報部

「モーターサイクルのあるライフスタイルを、もっと気軽に、もっと身近に楽しんでいただきたい。」この思いを具現化するために、ロードスポーツモデルの入門とも言うべき軽二輪クラスに焦点を当て、開発に取り組んでまいりました。

お客様が求める取り回しやすさや、素直なハンドリング、燃費に優れた扱いやすい出力特性のエンジン、そして幅広い層に受け入れられるベーシックなスタイリングなど、多角的な観点で製品のコンセプトづくりを行ってまいりました。

開発チームがベース車両として選んだのは、軽量・コンパクトな車体サイズなどで好評を得ているFTRでした。フラットトラックレーサーイメージのFTRをロードスポーツモデルに造り変えていく過程では、徹底した走行テストを繰り返し、ロードスポーツモデルに求められる走り味を追求してまいりました。

開発過程のCB223Sは、2007年に開催された「第40回東京モーターショー2007」に市販予定車として参考出品し、多くの来場者に注目いただきました。CB223Sの発売によって、軽二輪クラスの活性化と、幅広いモーターサイクルファンに二輪車の楽しさを提供してまいりたいと考えております。



※写真のナンバープレートは、撮影のために用意したものです。

CB223Sは、「ベストマッチアイテム」を開発のキーワードに、「もっと気軽に」「もっと身近に」「モーターサイクルのあるライフスタイル」を楽しんでいただくことを目的に開発したロードスポーツモデルです。開発にあたりましては、市街地で扱いやすい出力特性や、軽量・コンパクトで取り回しの良い車体サイズなどで若者層に人気のあるFTRをベース車両に、ロードスポーツモデルに求められる下記の要件を具現化いたしました。

- ① ビギナーの方にも扱いやすい素直なハンドリングと走行性能
- ② スリムで足着きの良いコンパクトなボディー
- ③ 落ち着きがあり、ベーシックなスタイリング

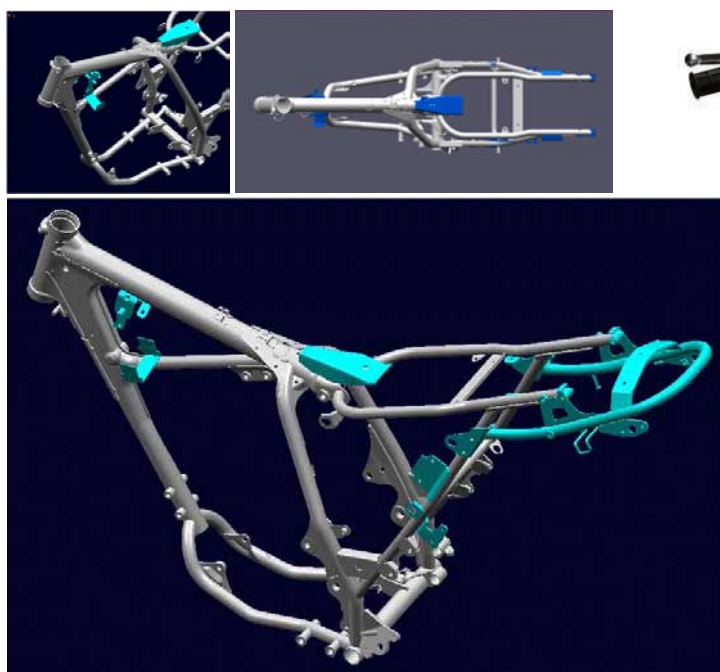
フレームは、軽快なハンドリングの実現とともに、ツーリングを考慮した容量11ℓの燃料タンクや、タンDEM走行でパッセンジャーの快適性を高めるためにフラットなロングシートの採用と共に、剛性の変更や一部形状の変更を行っています。また、前・後サスペンションを、CB223S用に専用のセッティングを施し最適化するとともに、ロードスポーツタイプのタイヤを装着するなどで、軽快なハンドリングを実現しています。

エンジンは、市街地やツーリングで多用する低・中回転域で扱いやすい出力特性とし、キャブレターのセッティングの最適化を図ることで、より適正な混合気の供給を可能にしています。また、排気ガスを浄化する触媒装置(キャタライザー)をエキゾーストパイプ内とマフラー内にそれぞれ採用することで、平成18年国内二輪車排出ガス規制に適合させています。

CB223Sは、「ベストマッチアイテム」にふさわしい装備とスタイリングで、幅広いモーターサイクルファン の要望にこたえられるモデルに仕上げています。



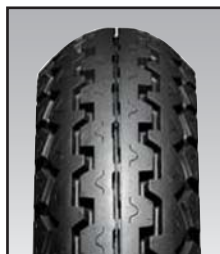
CB223Sは、素直なハンドリングと軽快な走りを実現するために、フレーム剛性の最適化を図り、適度なしなやかさを持たせた設計としています。またフロントのテレスコピックタイプのサスペンションと、リアのモノショックタイプのサスペンションには専用のセッティングを施すとともに、前・後輪にはクラシカルなイメージにもこだわったダンロップ社製のロードスポーツタイヤ「TT100GP」を採用いたしました。シート高780mmの足着き性の良さとパッセンジャーの快適性を考慮したフラットなロングシートや、セミアップハンドルの採用などで、ゆとりあるライディングポジションとしています。



CB223S専用フレーム



リアサスユニット



前・後輪「TT100GP」



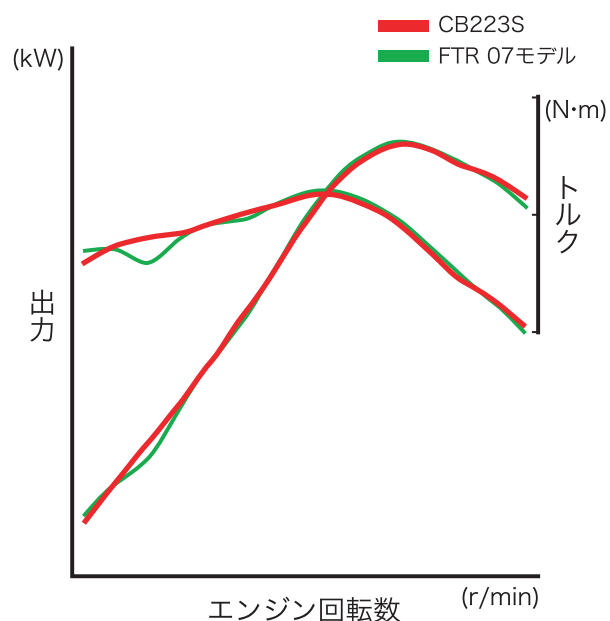
CB223Sのパワーユニットは、扱いやすい出力特性と環境性能の両立を目指しました。軽量でコンパクトな空冷・4ストローク・OHC・223cc単気筒エンジンは、環境性能と市街地での軽快な走りを両立させるために、キャブレター（気化器）のセッティングを変更し、より適正な混合気の供給を可能としています。また、排気系の最適化を図ることで、低・中回転域で力強い出力特性としています。

排気ガスを浄化する触媒装置（キャタライザー）を、エキゾーストパイプとマフラー内にそれぞれ装備するとともに、従来から採用している二次空気導入装置（エキゾースト・エアインジェクションシステム）も併せて採用することで、平成18年国内二輪車排出ガス規制に適合させています。

変速機は、幅広い使用用途で扱いやすいワイドレシオの5速ミッションとしています。燃費は、41km/ℓ（60km/h定地走行テスト値）を実現し、容量11ℓの燃料タンクの採用によって、航続距離にも優れたものとなっています。



出力特性比較



CB223Sのスタイリングは、機能美を追求したシンプルでベーシックなイメージでまとめあげています。ティアドロップ形状の燃料タンクやシルバー塗装の前・後フェンダー、専用設計のサイドカバー、スリムさと乗り心地の良さを両立したフラットな形状のロングシートなど、普遍的な二輪車のデザインを採用しています。

カラーバリエーションは、ユーザーの幅広い好みに応えられるよう、5色のカラーバリエーションを設定しています。ストライプタイプは、シンプルさを強調しながらタンク上部にストライプを配することで、スポーティーでクラシカルなイメージを演出しています。ツートーンタイプは、流麗なティアドロップ形状のタンクを際立たせるカラーとすることで、質感を高めるとともに市街地でより映えるスタイリングとしています。

## ストライプ



車体色：クラシカルホワイト



車体色：キャンディータヒチアンブルー



車体色：グラファイトブラック

## ツートーン



車体色：キャンディービジウムレッド



車体色：デジタルシルバーメタリック

## 主要諸元

# CB223S

通称名		CB223S
車名・型式		ホンダ・JBK-MC40
全長×全幅×全高 (m)		2.100×0.780×1.110
軸距 (m)		1.395
最低地上高 (m)		0.175
シート高 (m)		0.780
車両重量 (kg)		135
乗車定員 (人)		2
燃料消費率 (km/ℓ)		41.0 (60km/h定地走行テスト値)
最小回転半径 (m)		2.0
エンジン型式		MD33E
エンジン種類		空冷4ストロークOHC 単気筒
総排気量 (cm <sup>3</sup> )		223
内径×行程 (mm)		65.5×66.2
圧縮比		9.0
最高出力 (kW[PS]/rpm)		12[16]/7,000
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)		18[1.8]/5,500
キャブレター型式		VE3DC
始動方式		セルフ式
点火装置形式		CDI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)		11
クラッチ形式		湿式多板コイルスプリング
変速機形式		常時噛合式5段リターン
変速比	1速	2.769
	2速	1.722
	3速	1.263
	4速	0.960
	5速	0.814
減速比(1次/2次)		3.090/3.230
キャスト(度)/トレール量(mm)		25°45' / 84
タイヤサイズ	前	110/90-18M/C 61H
	後	130/80-18M/C 66H
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	機械式リーディング・トレーリング
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム式
フレーム形式		セミダブルクレードル

■道路運送車両法による型式認定申請書数値(シート高は当社測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社