

CB400 SUPER FOUR
CBR
400R FOUR

CB400 SUPER FOUR E-Clutch / CBR400R FOUR E-Clutch

製品説明書



写真:CB400 SUPER FOUR E-Clutch



写真:CBR400R FOUR E-Clutch

Hondaの400ccクラス直列4気筒エンジン搭載モデルは、1992年の発売より30年以上にわたり愛されてきた初代CB400 SUPER FOUR以来の登場となります。初代CB400 SUPER FOURは、幅広いライダーの求める走りをオールマイティーに満ちし、教習車にも採用されながら経験豊富なベテランをも唸らせる高い完成度を備えたオンロードスポーツとして特段の評価を受けてきました。しかし、2022年を最後に、惜しまれつつも一度はその歴史の幕を下ろしました。

そしてこの度、グローバルモデルとして新たに開発したエンジンと、共通プラットフォームとして新開発されたメインフレーム/足まわり、専用スタイリングによるCB400 SUPER FOUR E-ClutchとCBR400R FOUR E-Clutchを発売いたします。

Hondaは、かねてより400ccクラスは、街乗りからツーリングまで幅広いライダー達の多岐にわたるシーンにおいて、過不足なく性能を発揮してファンライドを堪能できる排気量だと考えています。そこにグローバルで若いライダーたちのファンライドへの関心の高まりを受け、Hondaオンロードスポーツの代表ブランドであるCB、CBRの名を冠した次世代モデルの開発に着手。CB/CBRを特徴づけるエンジン形式の一つである直列4気筒と技術進化を反映した車体により、400ccクラスのスポーツバイクシーンをリードする新しいCB/CBRを目指しました。その具現化にあたっては、今日的な感覚を持つユーザーの、まだ見ぬ高性能の体験に意欲的な若い世代の新しい価値観が大きな支えとなり、グローバル基準での先進装備を惜しみなく盛り込むことが可能となりました。

Hondaはこの新しいCB/CBRシリーズによって、ファンライドの世界を多くのライダーと共に未来に引き継いでまいります。私たちに新しい400ccクラスオンロードスポーツへのチャレンジを動機づけてくれた新しい世代のライダーの皆さまに心から感謝いたします。

■CB400 SUPER FOUR E-Clutch



■CBR400R FOUR E-Clutch



ネイキッドモデルのCB400 SUPER FOUR E-Clutch(以下CB400SF)、フルカウルモデルのCBR400R FOUR E-Clutch(以下CBR400R FOUR)、2種類のスタイルで400ccクラスのスポーツバイクを大きく進化させ、多くのライダーに最新の走りを体験いただくことを目指して開発。Hondaモーターサイクルの基幹ブランドであるCB、CBRそれぞれの名を継承するにふさわしい完成車を具現化しました。

CB400SFの開発のねらいは

Next Stage CB

“すべての瞬間が、楽しさにつながる”

CBR400R FOURの開発のねらいは

New Generation Sport

“普段使いから得られる高揚感”

2つのモデルはファンライドの最大化を目指した車体/足まわりから成る新プラットフォームを共有させながら各々の性格を作り分けました。ネイキッドスタイルのCB400SFでは、ライダーがオンロードスポーツに求めるあらゆるライディングシーンの楽しさを包括する走りを目指し、フルカウルをまとったCBR400R FOURでは、より走りそのものに集中するシーンの充実感を主軸に完成車開発を進めてきました。また両モデルともより大きな排気量のスポーツバイクと比べても遜色ないレベルの作り込みと最新デバイスの搭載※により上質なライディング体験を提供します。

※従来自社製品比較

■標準装備の先進デバイス一覧

出力特性	スロットルバイワイヤ(TBW) ライディングモード 出力/ HSTC /エンジンブレーキ/各レベル3段階+ユーザーモード2種類
駆動系	Honda E-Clutch
スマホ連携	Honda RoadSync
メーター	5インチフルカラーTFT
灯火器	全灯火器LED
充電等	USBソケット Type-C

■CB400SF



■CBR400R FOUR



パワーユニット (1)

CB400^{SUPER FOUR}
CBR
400R FOUR

●出力特性

新しい直列4気筒パワーユニットの設計にあたっては、今後に向けた400ccクラスエンジンとして大幅なアップデートを図りました。

- ー日本国内市場の排気量クラスに合わせて、ボア×ストローク(mm)を55.0×42.0とし、エンジン前後長を詰めた軸配置によるマス集中化によって運動性能向上に寄与
- ーシリンダー内壁へのNi-SiC(ニッケル-シリコンカーバイド)メッキ採用によるシリンダースリーブの廃止で得られた軽量化やDLC(ダイヤモンドライク カーボン)コーティングを施したバルブリフター採用をはじめとした低フリクション化で燃費向上に寄与
- ーバルブ挟み角の狭角化などで高圧縮比化を図ることによる燃費とパワー向上への寄与

など、多岐にわたる内容で機械効率を大幅に向上させています。また、エンジンの軽量化が車体の取り回しや運動性能向上にも大きく寄与しています。

走りの面では市街地での発進から実感できる優れた加速性能や、ワインディングから高速巡行までオンロードスポーツに求められる多様なシーンを視野に入れ、直列4気筒ならではの高回転域の伸びのみならず低中回転域の充実を図りました。二重管構造で内側をφ25.4mmに設定したエキゾーストパイプに合わせて排気ポート形状をチューニングすることで回転数に大きく影響されない出力特性に寄与。カムプロフィールのチューニングによりバルブタイミングとバルブリフト量を最適化し、燃焼効率を高め最新の排出ガス規制に適合させつつ11,500rpmの最高出力回転域まで谷のないスムーズな出力特性を目指しました。同時にHonda E-Clutchの標準装備に併せたスロットルバルブ開度との協調制御(詳細・P14: Honda E-Clutchの進化)、ライディングモードなど最新電子制御デバイスの標準装備によりライダーの意思をより緻密にアシストします。

これらによりパワーユニットは、先代CB400SFのバルブ制御システムHYPER VTEC Revoなどを上回る、より広い回転域にわたるシームレスでフレキシブルな出力特性の実現を図り、ライダーのキャリアを問わず一層の操りやすさと高揚感を体感いただけるものとしています。

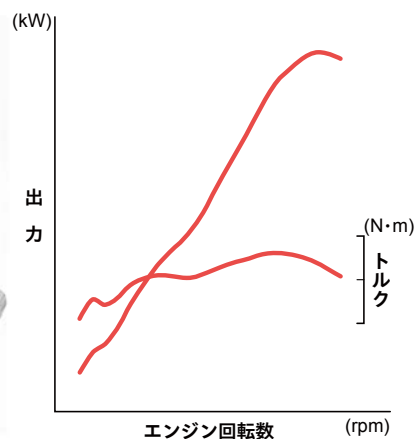
■CB400SFエンジン外観
(イメージCG)



■CBR400R FOURエンジン外観
(イメージCG)



■出力特性イメージ



●吸気系

吸気系ではダウンドラフト式吸気レイアウトを採用。燃焼室の上に配置した5.8Lの容量を持つエアクリーナーからスロットル開度に即応したクリーンエアを送り込むことで水平式吸気レイアウトと比べて混合気の充填効率を高め、スロットルレスポンス向上を図っています。

また、両モデルのキャラクターをより際立たせるため、以下のように吸気仕様を専用化しました。

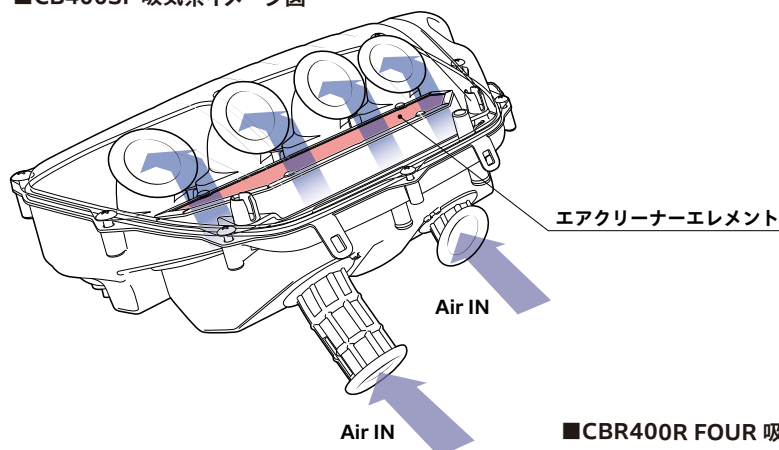
ーCB400SFでは、エアクリーナーに空気を取り込む2本の吸気ダクトに対し最小絞り径をφ30mmに設定することで低中回転域の力強さを確保。また吸気ダクト長は左30mm、右95mmに設定することで吸気音の周波数特性を変え、低回転域からライダーの耳へ届く重厚な和音がより一層のファンライドを演出します。

これに加えて、スロットルボディに吸気を導く4本のファンネルの長さを #1,4気筒を100mm、#2,3気筒を120mmと異なるサイズに設定することで、ファンネル長の違いによりスロットル操作に対する滑らかな回転上昇とともに高まる吸気音を演出し、エモーショナルなフィーリングを提供します。

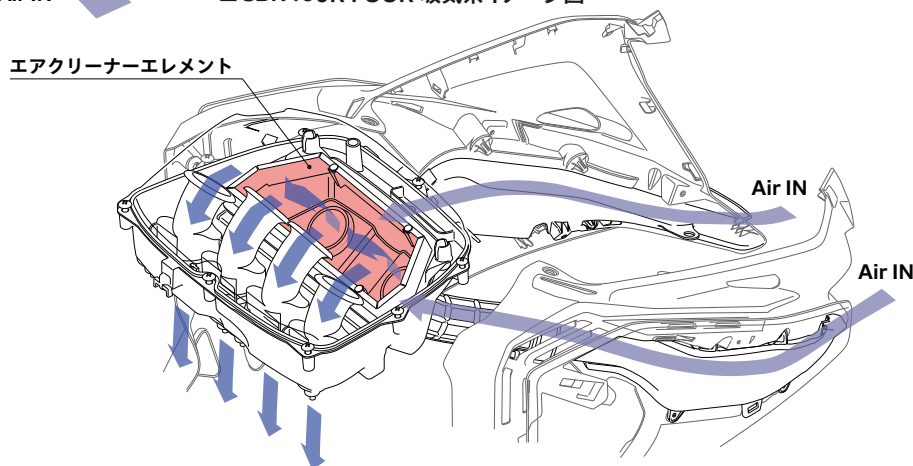
ーCBR400R FOURでは、CB400SF同様ファンネル長を変えたことによる吸気音演出に加えて、中～高回転域にかけての胸のすくような回転上昇を得るため、ツインラムエアダクトを設けました。左右のヘッドライト下方に設けたダクトから高密度の走行風をダイレクトに取り込むことで吸気充填効率を高めて、高速域でのよりシャープなエンジン回転上昇フィーリングを提供します。

また両モデルともスロットルバイワイヤシステム(TBW) (詳細・P13:TBWとライディングモード)の採用により、ライダーのスロットル操作を電気信号に変換することで緻密なスロットルバルブ開度コントロールを行い、一般的なケーブル式のスロットルに比べて、ライダーの意思に対する応答性を高めています。

■CB400SF 吸気系イメージ図



■CBR400R FOUR 吸気系イメージ図

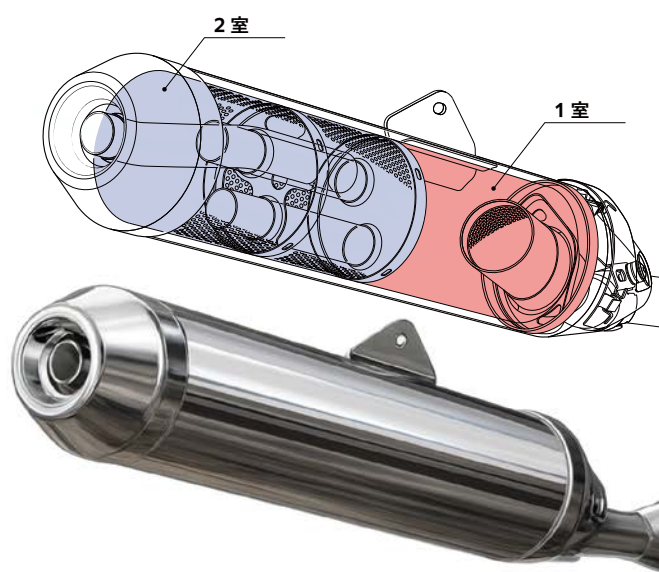


●排気系

世界初の400ccクラス4気筒であるCB400 FOUR※を彷彿とさせるデザインのエキゾーストパイプを採用。4-2-1で集合される共通のエキゾーストパイプからつながるマフラーは、CB、CBRそれぞれのスタイルに合わせた専用設計としました。マフラー内部は2室リターン構造とすることで消音性能を確保、各室をつなぐ連通管の径や長さを最適化しました。これにより法規適合と出力特性を両立させ、直列4気筒ならではの伸びのある連続音が味わえるサウンドを作り込みました。

※Honda調べ

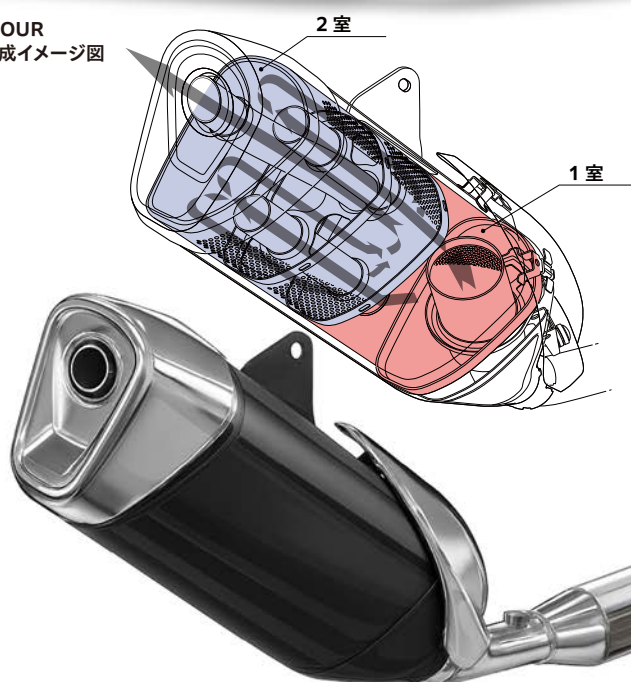
■CB400SF
マフラー内部構成イメージ図



■CB400SF マフラー外観(イメージCG)



■CBR400R FOUR
マフラー内部構成イメージ図



■CBR400R FOUR マフラー外観(イメージCG)



※「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。

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、スリッパークムが作動し、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。

●Honda E-Clutch 概要

Honda E-Clutchの動力伝達機構は、従来のシングルクラッチマニュアルトランスミッション機構と同様のものを使用しています。従来のマニュアルトランスミッションでは、発進、変速、停止のさまざまなシーンでライダーによるクラッチレバー操作が必要となります。またクイックシフターを装着した場合、変速時のクラッチレバー操作は不要ですが、発進、停止時にはクラッチレバー操作が必要となります。

Honda E-Clutchは、発進、変速、停止など従来ライダーのクラッチレバー操作を必要としたシーンでの操作が不要となり、ライダーはスロットル操作、ブレーキ操作、シフトペダル操作、そして車体コントロールに集中することができます。クラッチレバーを操作したい時には、任意のタイミングでレバーを握ることでシステムによるクラッチ制御を終了し、通常のマニュアルクラッチ操作ができます。クラッチレバー操作を終了すると自動でHonda E-Clutchによる制御が復帰します。

■クラッチタイプ/操作一覧 比較イメージ

クラッチ タイプ 操作	シングルクラッチ			デュアルクラッチ
	従来のマニュアルトランスミッション	クイックシフター装着	E-Clutch	DCT
発進	クラッチレバー操作 & スロットル操作 	クラッチレバー操作 & スロットル操作 	スロットル操作のみ 	スロットル操作のみ
変速	クラッチレバー操作 & シフトペダル操作 	シフトペダル操作のみ 	シフトペダル操作のみ (クラッチコントロールは自動) 	操作不要 (自動変速。任意操作可能)
停止	クラッチレバー操作 & ブレーキ操作 	クラッチレバー操作 & ブレーキ操作 	ブレーキ操作のみ 	ブレーキ操作のみ
マニュアルクラッチ コントロール	操作可能	操作可能	操作可能	設定なし

■CB400SF



●CB400SF デイメンション、ライディングポジション

先代CB400SFは惜しまれながらも2022年に生産を終了し、以来Honda二輪の400ccクラスでは直列4気筒モデルの不在が続きましたが、その間も復活を望む熱い期待の声が途切れることはありませんでした。

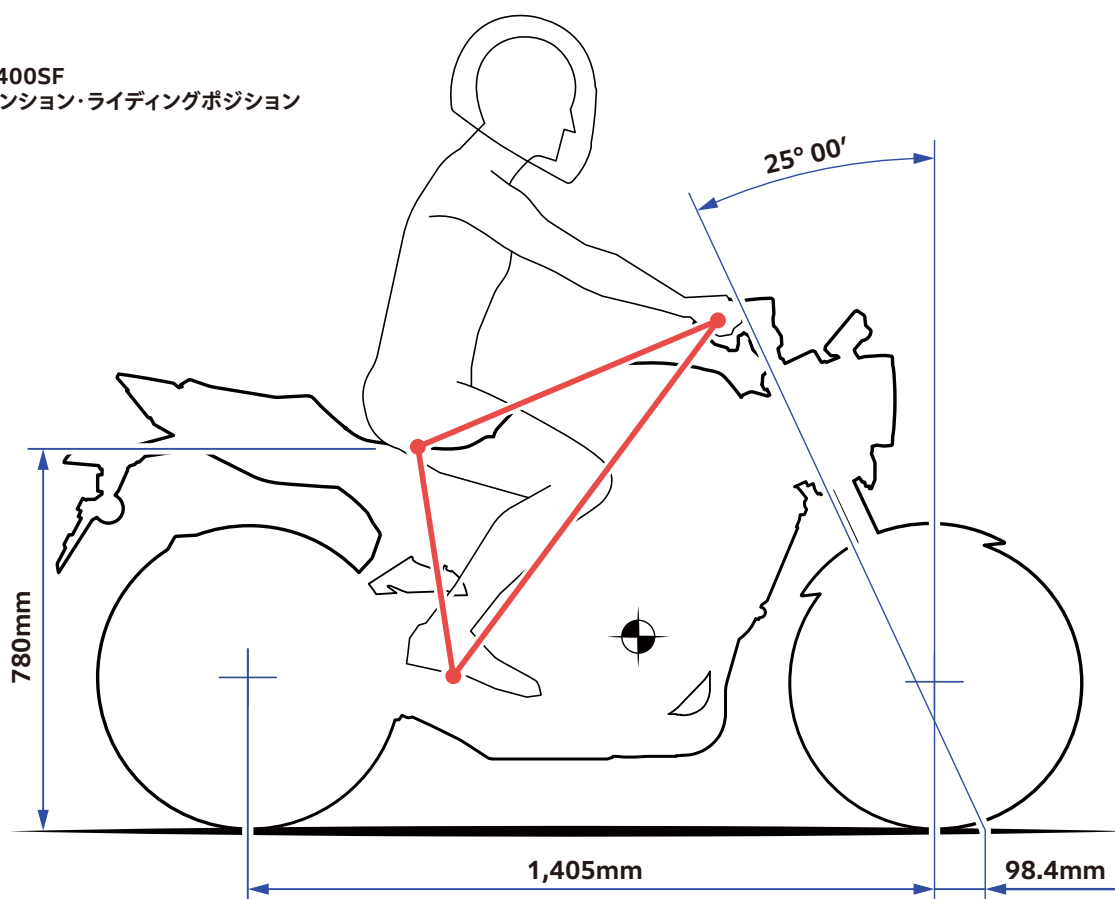
新しいCB400SFの完成車デイメンションは、ライダーとの親和性/運動性能/動力性能に妥協することなく取り組んできた先代CB400SFの、30年にわたり絶え間なく練り上げられたネイキッドバイクの普遍的なシルエットを受け継ぐモデルであることを一目で伝えます。

具体的には、ホイールベースを先代CB400SFと同レベルの1,405mmとして400ccクラスとしての車両ボリューム感を維持。新しいCB400SFにおいても日常使いからツーリングまでのシーンを想定し比較的アップライトなライディングポジションを採用しました。先代CB400SFに対しステップ位置を下方に10mm下げることで上半身のみならず膝回りの余裕にも配慮。ステップブラケットのプレートはワインディングなどにおけるライダーの荷重入力を妨げずにマシンとの一体感を得やすい形状に設計しました。

キャスト/トレールは幅広い走行環境を視野に入れ25°/98.4mmに設定することでハンドリングの軽快感と落ち着きのバランスを図っています。また、着座位置に自由度を持たせた良好なフィット感のシートは、780mmのシート高と前端の幅を絞った断面形状により、良好な足着き性を確保し、長距離でも疲れにくいクッション厚としています。

これらにより新しいCB400SFは幅広い使用シーンに対応するオンロードスポーツとしての完成車デイメンションとしています。

■CB400SF
デイメンション・ライディングポジション

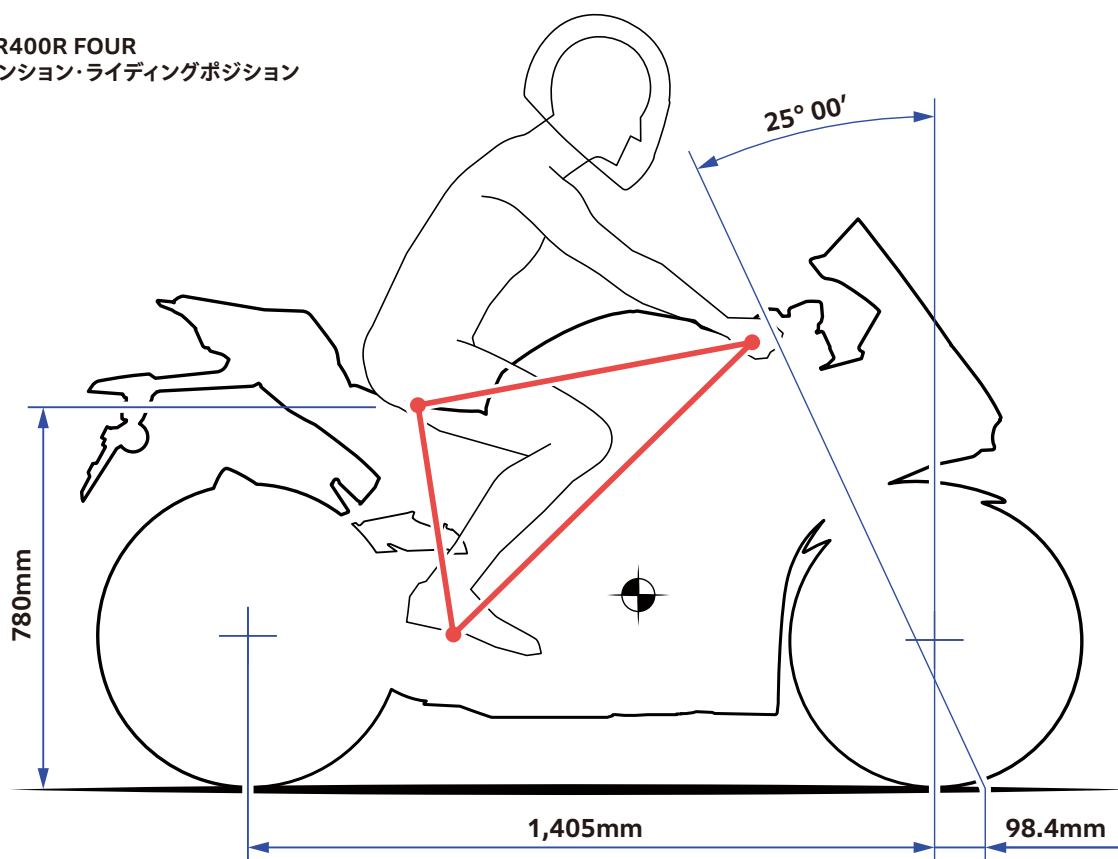


●CBR400R FOUR デイメンション、ライディングポジション

CBR400R FOURは、CB400SFとエンジンおよびメインフレームと足まわりを共有(詳細・P10:フレーム)しながら“トータルコントロール”の思想を受け継ぎ、ワインディングにおいてより車体との一体感を感じられる性格を持たせました。

そのキーとして前傾姿勢のライディングポジションを採用。これにより加減速やコーナリング時など走行中に受けるGに備えるとともに、より幅の狭いセパレートハンドルは最新のレーシングマシンを想起させる角度に設定、フルカウルと併せて高速走行時にライダーが受ける空気低抗を低減しています。またこのライディングポジションによりライダー上半身が車体前方に移動することで、乗車状態での前輪分担荷重アップが図られ、CB400SFと比べライダー頭部とヘッドパイプの位置が近づくことでマシンとの一体感を高めています。

■CBR400R FOUR
デイメンション・ライディングポジション



●CB400SF フレーム

新しいCB400SFのフレームは、先代CB400SFまで採用されていた鋼管ダブルクレードル式から新世代の鋼管ダイヤモンド式に刷新しました。エンジンブロックが車体の一部として荷重を受け持ち、運動性能を支える剛性メンバー部材の役割を果たす構成により、従来ダブルクレードルフレームのダウンチューブを廃すことでフレーム単体での軽量化を実現。完成車重量はエンジン軽量化などと合わせて先代CB400SFの201kgから187kgへと大幅な軽量化を実現しました。

フレームボディーは二輪開発の豊富な経験により得られた知見とCAE解析に基づいて重量増を抑えた無駄のない構成で設計し、実走を繰り返すことでライディングフィールを作り込みました。各部位の軽量化や配置の最適化で完成車の低重心化を図り、乗車時のみならず走り出す前、降りた後の車体取り回し性向上につなげています。またこのフレーム形式に伴いダウンドラフト式吸気を採用し、スロットルリニアリティーに直結する吸気効率の向上が図られています。

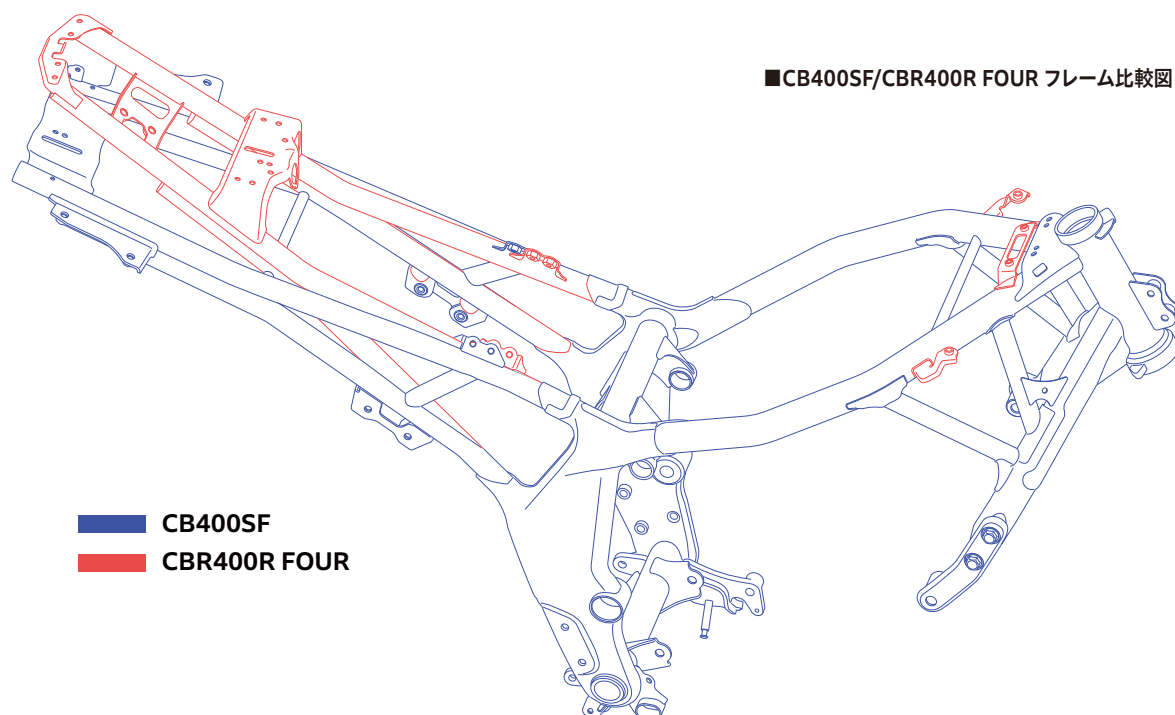
さらにCB400SFでは、広範囲な使い勝手を想定したシートレールを採用することによりパッセンジャーの居住性向上やツーリング時の荷物積載性向上を図りました。

これらによりCB400SFのフレームは、運動性能向上に寄与しながら、スチールならではの入力に対する適度なたわみと高い減衰性により、しなやかで予測しやすい素直な挙動を実現し、軽快感と安定感が高次元でバランスされたハンドリングにより新世代の上質なファンライドを提供します。

●CBR400R FOUR フレーム

CBR400R FOURはメインフレームをCB400SFと共有し、シートレールを専用設計しました。よりスリムなシートレールを採用することでマス集中を図り、シート前端とフューエルタンク後端の幅を大きく絞り込むことで2気筒車にも劣らないレベルの良好な足着き性実現に大きく寄与しています。

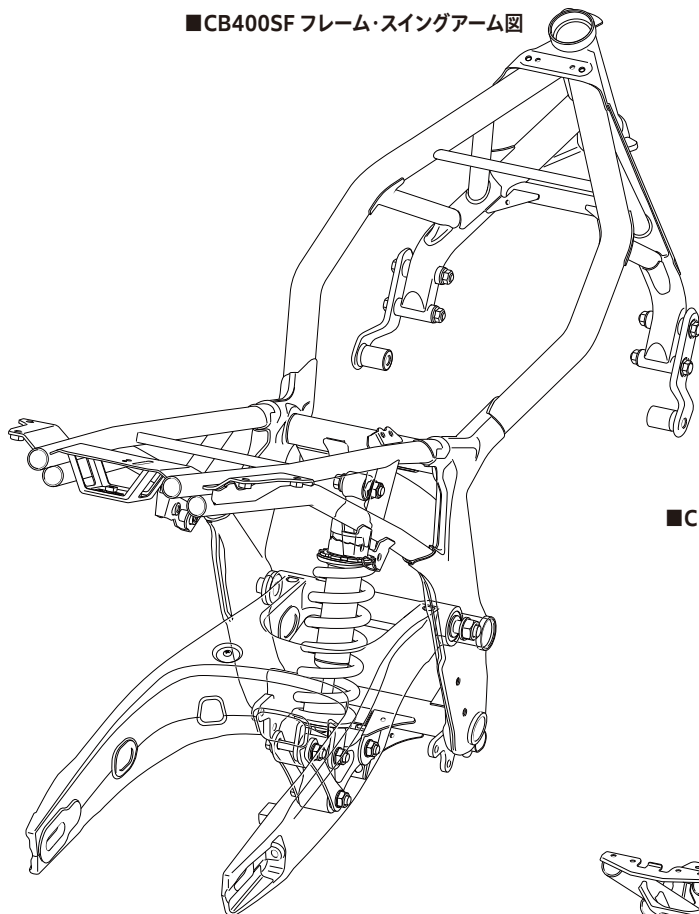
また、セパレート化された前後シート構成や荷重移動しやすいシート形状とすることでライダーの自由度を向上させ、より積極的な車体コントロールの喜びを重視した構成としました。



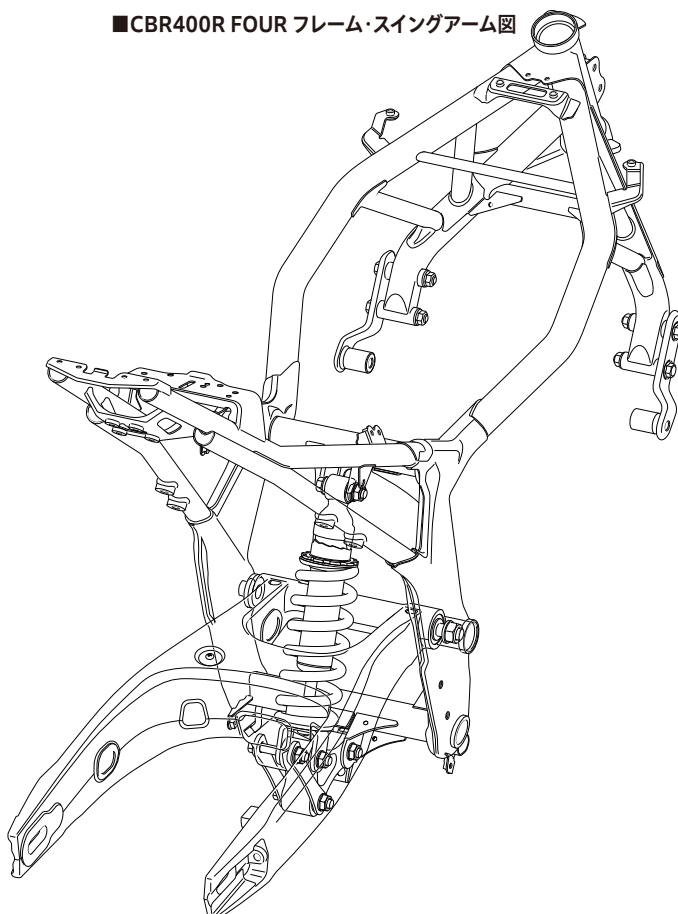
●スイングアーム

スイングアームには高剛性のアルミキャスト構造を採用。各部を荷重条件に応じた無駄のない板厚に設定し、路面からの入力を適切にいなしながら車体挙動を安定させています。これにより旋回中の接地感と応答性を向上させ、ライダーの操作に対して素直で一体感のあるフィールに大きく寄与。路面コンディションの変化を把握しやすく、自信をもってコーナリングを楽しめる特性に仕上がっています。

■CB400SF フレーム・スイングアーム図



■CBR400R FOUR フレーム・スイングアーム図



●シャシー

ブレーキは両モデルともNISSIN(Astemo株式会社)製を採用。フロントにはφ296mmのダブルディスクに対向4ポッドラジアルマウントキャリパーを、リアにはφ240mmのシングルディスクに1ポッドピンスライドタイプのキャリパーを採用し、ワインディングなどでのハードブレーキングにも十分な制動力を持たせながら2チャンネルABS※を標準装備とすることで安心感も備えています。またフロントではブレーキホースの材質を吟味することなどで握る強さに応じた制動力の過渡特性に取り組み、市街地から高速巡行時までの幅広いシーンでスピードコントロールしやすい性格を目指しました。

CB400SF、CBR400R FOURではホイール、サスペンションもスペックを共有しています。ホイールは5本Y字型スポークのアルミキャストホイールを採用し、軽さと高い剛性を両立させています。フロント120/70ZR-17M/C、リア160/60ZR-17M/Cのタイヤと組み合わせることでタイトコーナーの続くタフなワインディングでも自在に操りやすい安心感を獲得し、高い運動性能に寄与しています。

サスペンションはフロントフォークにKYB製の高剛性φ41mmの倒立カートリッジタイプを採用。またリアにはプロリンク式サスペンションを採用しています。幅広い速度域において路面ショックを丁寧に吸収し、走行時のみならず跨った際にもライダーの体重をしなやかに受け止めることで足着き性向上にも寄与。快適でありながらスポーティーな走行も視野に入れた減衰特性としています。なお、リアサスペンションは両モデルともに5段階のプリロード調整を可能とすることでさまざまな状況に対応します。

※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。運転するときは急なブレーキ操作を避け、安全運転をお願いします。ABS作動時は、キックバック(揺り戻し)によってシステム作動を知らせます。

■CB400SF リア足まわり



■CB400SF フロント足まわり



■CBR400R FOUR リア足まわり



■CBR400R FOUR フロント足まわり



●TBWとライディングモード

CB400SF、CBR400R FOURでは両モデルとも、より大きな排気量のスポーツバイクに引けを取らない先進的な電子制御デバイスを標準装備※しました。ライダーのスロットル操作をアクセルポジションセンサーで電気信号に変換してスロットルバルブ開度を緻密に制御するTBWの搭載により、ライディングモードの作動を可能としています。ライディングモードは、エンジン出力/Hondaセレクトابلトルクコントロール/エンジンブレーキの各3段階の組み合わせと、ユーザーがそれらを自由に組み合わせることができるユーザーモード2種類で構成されます。これにより、走行環境に合わせ、また好みの特性の組み合わせを選択することで、各々のライディングの喜びを一層高めています。

※従来自社製品比較

STANDARD: 走行シチュエーションを限定しない操りやすい特性

SPORT: スロットルレスポンスを高めた、パワー感をより楽しめるモード

URBAN: STANDARDより穏やかなスロットルレスポンスとパワー特性の快適なモード、ツーリングの帰り道など穏やかに走りたい時にも推奨。滑りやすい路面での安心感も高めるモード

USER1、2: パワーセクター(P)、Honda セレクトابلトルクコントロール(T)、セレクトابلエンジンブレーキ(EB)の各制御レベルをユーザーが任意に組み合わせ、好みのキャラクターに合わせた2パターンのモードが設定可能

■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
URBAN	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

●Honda E-Clutchの進化

標準装備のHonda E-Clutchは、新たにTBWとの協調制御を取り入れながら、Honda E-Clutch自体の進化も図られています。このうちTBWとの協調制御は以下2点が特徴です。

—さらなる走行環境との調和

TBWで制御される各ライディングモードにおいて、スロットルバルブ開度とエンジン回転数に応じたクラッチの作動制御を行うことで、より走行環境に合った走りにつなげました。

—シフトダウン時のフィール向上

Honda E-Clutchが行う半クラッチ制御に加えてTBWが行うブリッピングでエンジン回転を合わせることで、短時間で回転差を吸収してシフトショック低減と素早い変速を図りました。

また、Honda E-Clutch自体の進化は以下となります。

—急減速や路面ギャップへの対応

急減速時や、路面のギャップや段差によってリアタイヤが減速中に跳ねる場面で、前後輪の車輪速差からリアタイヤが跳ねる可能性を検出し、適切なタイミングで半クラッチ制御を行うことで後輪のホッピングを抑えて車体挙動の安定化に寄与し、より安心感のあるライディングにつなげています。

CB400SF/CBR400R FOURはこれらの進化を反映し、それぞれの上質なファンライドを支えています。

■Honda E-Clutch(写真はCB400SF)



●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を標準搭載しました。

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機能を装備するなど、使い勝手の向上を図っています。また、機能追加などはソフトウェアアップデートを通じて行います。

※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/)また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。

※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の一部機能のご利用には、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。

■Honda RoadSync各機能表示例



※メーター機能表示は予告なく変更する場合がございます。

●5インチフルカラーTFTメーター

豊富な情報を伝える5インチフルカラーTFTメーターは、オプティカルボンディングによる高い視認性の確保とともに、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

■メーター画面表示



●USBソケット

CB400SFではヘッドライトハウジング右側面の目立たない位置、CBR400R FOURではメーター右下のケーブルをセットしやすい位置に、USBソケットType-Cを標準装備し、使い勝手を高めています。

■CB400SF USBソケット



■CBR400R FOUR USBソケット



●灯火器

両モデルともすべての灯火器に省電力長寿命のLEDを採用。明るさはもちろん、両モデルの性格にマッチする形状と光り方をデザインし、それぞれのキャラクターを一層際立たせています。

■CB400SFヘッドライト(ロービーム点灯)



■CBR400R FOURヘッドライト(ロービーム点灯)



■CB400SFテールランプ(点灯)



■CBR400R FOUR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、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知らせます。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。

●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。

●CB400SF スタイリング

日本で30年にわたり愛されてきた先代CB400SFを受け継ぐ、汎用性の高いジャパニーズネイキッドスタイルを採用。着座位置に自由度を与えたフロントシートのみならず、リアシートにも居住性や荷物積載性に配慮した前後長と幅を持たせています。15Lの容量を持つフューエルタンクの造形は最新パワーユニットの持つ力強さを筋肉質なサーフェスのタッチで表現。

ニーグリップ部は下半身をホールドしやすい大きなネガ曲面をシャープなエッジで囲む造形とすることで現代的な印象を付加すると同時に乗車時のライダーと車体の一体感を演出しています。デュアルテールランプは初代CB400SF以来のモチーフをアイデンティティーと捉えてLEDで再現し、歴史ある「SUPER FOUR」の系譜であることを明確に表現しています。

■CB400SF スケッチ



●CBR400R FOUR スタイリング

車体重心を可視化したイメージをマスフォワードのシルエットに持たせ、従来のフルカウルスポーツでは見られなかった、加工機で金属を削り出したようなソリッドでクールなサーフェス表現を取り入れ、未来的な灯火器デザインなどと合わせて最先端マシンの持つ高い性能を表現しました。

フューエルタンク部とエアクリーナーカバー部が分けられた高機能イメージの造形と高く跳ね上げたリアカウルで囲まれた、スポーツライディングにおいてライダーの身体をホールドする機能的なコクピットを作り込んでいます。

■CBR400R FOUR スケッチ



●CB400SF カラーリング

CB400SF のカラーリングは、排気系にステンレスポリッシュの輝きを配しながら華美すぎないバランスで現代的な印象にまとめました。シリンダーとクランクケース部をシルバー塗装とすることでネイキッドスタイルにおける最新直4エンジンのメカニカルな機能美を表現しています。

ウルフシルバーメタリック

明るくニュートラルな、輝度の高いシルバーが立体感を豊かに表現します。1980年代に北米のレースシーンで活躍したCB750Fに準じた色調のストライプでCBのスポーツ性を表現しながら、新世代のグラフィックに仕上げました。



マットバリスティックブラックメタリック

艶消しのブラックメタリックは迫力を感じさせながら、フューエルタンクからリアカウルにわたるストライプがよく映える色調です。



ロスホワイト

Honda二輪定番のクールなホワイト。くっきりと純度の高い色味でありながら完成車を落ちついた印象に仕上げます。



キャンディークロモスフィアレッド

深い色調で高級感のあるキャンディーカラー。稜線を走るシャープなハイライトと深い陰影のコントラストが際立つカラーです。



CBR400R FOUR カラーリング

CB 400^{SUPER FOUR}
CBR
400R FOUR

●CBR400R FOUR カラーリング

フルカウルのスタイルでありながらレーサーライクな表現とは一線を画し単色ベースのカウル部にデジタルな印象のグラフィックを配することで先進性を表現。また、それぞれの主体色ごとに専用のグラフィックを採用しスペシャル感を高めています。エンジンを中心とするメカ部を艶消し黒塗装でまとめ、フルカウルスタイルのマス感を強調しています。

ペータシルバーメタリック

わずかにウォーム味を帯びた、シャドウ側にも豊かな濃淡を持つシルバー。無機質で未来的なイメージのフィニッシュです。



マットバリスティックブラックメタリック

艶消しのブラックメタリックでフルカウルのシルエットを強調する、迫力ある印象のカラーリングです。



■CBR400R FOUR



主要諸元



CB400 SUPER FOUR/CBR400R FOUR 主要諸元		CB400 SUPER FOUR	CBR400R FOUR
車名・型式		ホンダ8BL-NC70	
全長(mm)		2,110	2,055
全幅(mm)		770	760
全高(mm)		1,085	1,125
軸距(mm)		1,405	
最低地上高(mm)★		135	
シート高(mm)★		780	
車両重量(kg)		187	
乗車定員(人)		2	
燃料消費率 WMTcモード値★(km/L)		23.1[クラス 3-2]〈1名乗車時〉	
最小回転半径(m)★		2.6	2.9
エンジン型式		NC70E	
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)		399	
内径×行程(mm)★		55.0×42.0	
圧縮比★		12.3	
最高出力(kW [PS]/rpm)		43 [58]/11,500	
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		38 [3.9]/9,750	
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)		15	14
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	3.286	
	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)		2.273/3.067	
キャスト角(度)★		25° 00'	
トレール量(mm)★		98.4	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C (58W)	
	後	160/60ZR17M/C (69W)	
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

・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。
 ・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。

※CBR、Honda E-Clutch、Honda RoadSync、HYPER VTEC、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。