

CB 650R

CBR 650R

CB650R / CBR650R

製品説明書



写真:CB650R



写真:CBR650R E-Clutch

※写真は海外仕様車で一部合成によるものです。

CB/CBR 進化の系譜 (1)

CB 650R CBR 650R

Hondaは、スポーツバイクの開発において、乗り手を選ばない高性能と扱いやすさを高次元で両立させることを目指し、常にレースと不可分な関係の中で技術を磨いてまいりました。

その中で長い歴史を持つ“CB”シリーズは、1959年発売の『ベンリィCB92スーパースポーツ』から始まり、その後、1960年代にかけてWGP（現MotoGPの前身）での研鑽を経て、1969年には、直列4気筒エンジンを持つ世界初の量産二輪車『ドリームCB750 FOUR』を発売するに至りました。

1976年には『ドリームCB750 FOUR』をベースにDOHC化したワークスマシンRCBでヨーロッパ耐久選手権に挑戦するとともに、RCBと並行開発された CB750F/900F（輸出車）を1979年に発表。CB はHondaを代表するスポーツバイクのブランドとして広く世界に根付いていきました。

その後1980年代には、さらなるスポーツ性能を求めるライダーに向け、それまでのCBに対し、レーシングマシンの性能をよりダイレクトに反映した“CBR”シリーズが生まれました。1990年の『CBR400RR』では“高い動力性能と運動性能の調和を図った完成車パッケージング”というCBRの思想を明確に打ち出し、1992年に登場したCBR900RR（輸出車）において、操る楽しみの最大化を意味する“Total Control”の思想へと昇華させ、現行のCBRシリーズに継承されています。

■ベンリィCB92スーパースポーツ（1959）



■ドリームCB750 FOUR（1969）



■CB750F（1979）



■CBR400RR（1990）



2014年「Hondaの直列4気筒エンジン搭載モデルに期待されるものは何か?」、「CBらしい世界観の直列4気筒エンジンとは何か?」に原点回帰し、CB650F、CBR650Fを開発、上市しました。

2019年にはCB650F、CBR650Fをベースに、よりスポーツマインドの高いお客様に向け、走りそのものを進化させたCB650R、CBR650Rを上市。高性能と扱いやすさの両立を目指したミドルクラスのスポーツモデルとして、世界中の多くのライダーからの支持を得ています。

今回、CB650R、CBR650Rは、“魅せる、昂る”を開発コンセプトとしてスタイリッシュな外観を進化させるとともに、先進の装備を充実させることで、卓越した動力性能を余すことなく引き出し、“操る喜び”を感じさせるオンロードスポーツとしての魅力をより一層高めました。また、大型二輪の中でも扱いやすさとスポーティーさを併せ持ったモデルで、グローバルに初心者からベテランライダーまで幅広いお客様に向けて開発されたモデルでもあることから、世界初の二輪車用電子制御クラッチシステムである「Honda E-Clutch」を両モデルへタイプ設定しました。Honda E-Clutchはマニュアルトランスミッションの進化と位置づけた先進技術で、二輪車における“操る喜び”FUNライディングの楽しさを、幅広いライダーに体感してもらうことを目指した画期的なシステムです。

CB650R、CBR650Rはオンロードスポーツに対するHondaの考え方を共有しながら、一部仕様を専用化することで、それぞれの個性が最も光るシーンにふさわしい走りを追求しています。それぞれのキャラクターをより際立たせながらも、その性能をより安心して楽しめる技術を搭載することで、初めて直列4気筒エンジンと出会うライダーから直列4気筒エンジンを知り尽くしたライダーまで、全てのお客様に幅広く“操る喜び”を提供していきます。

以上のように、Hondaはスポーツバイクづくりにおいて高性能と扱いやすさの両立、すなわちライダーとマシンの一体感をいかに高めるかということに一貫して注力しています。その根底には“より多くの人達にライディングの喜びを提供し、モーターサイクルとともにある生活を楽しんでもらいたい”という想いがあるからです。

CB650R、CBR650Rを通して、Hondaの想いを感じていただければ幸いです。

■CB650R



※写真は海外仕様車で、アクセサリ装着車です。
また、一部のアクセサリは日本未発売となります。

■CBR650R



※写真は海外仕様車で、アクセサリ装着車です。

コンセプトフレーズ

「魅せる、昂る」

CB650R/CBR650R共通の魅力である、洗練された外観、高い運動性能と安心して楽しい走りを、より高い次元で具現化するために追求した魅力は、「魅せるデザイン」、「体感できるパワーユニット」、「充実した先進装備」です。

①魅せるデザイン

- ・CB650R：コンパクトな台形フォルムと質感を高めるアイコニック&エレメンタルな金属表現
- ・CBR650R：レースシーンを想起させるスーパースポーツモデル直結のスタイリング

②体感できるパワーユニット

- ・気持ちよく高回転まで官能的に吹け上がる直列4気筒エンジン
- ・吸気カムシャフトバルブタイミングの変更による低～中速の出力向上(従来モデル比較)

③充実した先進装備

最新スペック、先進、安心装備の採用

- ・5インチTFTフルカラーメーター
- ・アルミGDC製法スイングアーム※1
- ・アシスト&スリッパ®※3クラッチ※1
- ・エマージェンシーストップシグナル※1
- ・Honda RoadSync
- ・SFF-BP※2倒立式フロントフォーク※1
- ・HSTC (Honda セレクタブル トルク コントロール) ※1
- ・ヘッドライト、テールランプ、ウインカー全灯火器LED

※1 従来モデルからの継続採用。

※2 SFF-BPはショーワ(日立Astemo株式会社)の登録商標です。

※3 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。

■CB650R



■CBR650R



※写真は海外仕様車で、アクセサリ装着車です。
また、一部のアクセサリは日本未発売となります。

※写真は海外仕様車で、アクセサリ装着車です。

●スタイリング / デザインコンセプト

デザインコンセプトは“ネオ・スポーツ・カフェ コンセプトの継続と進化”として

- ・価値を高める、アイコニックでエレメンタルな金属表現へのこだわり
- ・金属ならではの、緊張感としなやかさを併せ持った面表現
- ・コンパクトな台形フォルム、存在感のあるタンク

の3つの要素で従来モデルから続く“魅せる”デザインをさらに進化させました。

●全体シルエット

従来モデルからの特徴である鋭くエッジを利かせた稜線と、しなやかな凹曲面を組み合わせた面構成によるコンパクトかつダイナミックなイメージを受け継ぎ、アイコニックでエレメンタルな金属表現により、ネオ・スポーツ・カフェのスタイリングを進化させ、所有する満足感をさらに高めながら、機能としてのマス集中化を図ることで生み出された凝縮感のある台形フォルムを表現しています。

■CB650R E-Clutch



●フロントまわり

ネイキッドバイクとしての普遍的なラウンドシェイプと、先進性を兼ね備えたLEDヘッドライトは、上面をスラント形状とすることで機能としてのエアロマネジメントと、マスの集中化に寄与しながら台形フォルムをより一層際立たせています。



●シュラウド

CB650Rのアイコンでもある吸気チャンバーと一体化された機能部品であるシュラウドは、高い質感と所有欲を満たす上質な金属質感を施しながら、緊張感としなやかさを併せ持った面形状とすることで、コンパクトな台形フォルムをより引き立てています。

●リアまわり(※CB650R、CBR650R共通)

ショートテール形状のリアカウルは新たにソリッドな面表現とし、ダイナミックな動的性能を視覚的にも印象づけます。



※写真は海外仕様車です。

CB650R スタイリング (2)

CB
650R

●カラーリング

CB650Rでは、カラーリングも車両の持つ質感の高さを表現する手段と位置づけ、込めた想いをより印象深く伝えることを目指したカラーバリエーションを設定しました。

CB650R



マットバリスティックブラックメタリック
スポーツバイクとして不可欠な要素で構成された
ミニマルな車体をさらに引き締め、機能部品の
高い質感を引き立てる、深く硬質な印象のマット
ブラック。

CB650R E-Clutch



CB650R E-Clutch



パールディープマッドグレー
都会的な印象のパールディープマッドグレー。

●スタイリング / デザインコンセプト

デザインコンセプトは“Day off Sport on Legal”として

- ・ちょうど良いコンパクトな車体構成
- ・過剰ではないデザイン・性能
- ・ほどよい張りのある面表現

の3つの要素で従来モデルから続く“魅せる”デザインをさらに進化させ、肩肘張らず楽しめるスーパースポーツ直結のスタイリングを表現しました。

●全体シルエット

従来モデルの特徴であるスーパースポーツ直結のスタイリングを継承しつつ、カウリングを新設計。魅せるデザイン形状と、高速走行時のライダー居住性やワインディングなどにおける車体の切り返し時の軽快感を両立させた、軽量コンパクトなデザインを目指しました。

■CBR650R E-Clutch



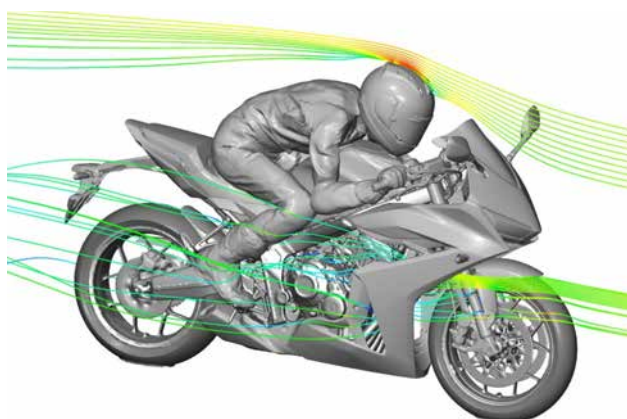
●カウリング形状

低く構えたフロントカウルから鋭く跳ね上がるテールまでをシャープな面で構成することで、従来モデルから継承したスピードを感じさせる先鋭的なウェッジシェイプを、よりモダンなスタイルへと進化させました。

ミドルカウルは、側面積の低減により軽快な車体挙動に寄与しながら、新設計の“レイヤー”構造により、走行時のラジエーター排風を効果的に乗車空間の外側に流すことでライダーへの影響を低減し、よりライディングへ集中できる快適な居住性に寄与しています。

各パーツの織り成す面の全てにおいて空力性能観点での意思を入れ、魅せる形状と、操る喜びに繋がる機能を高次元で両立し、スーパースポーツ直結の躍動感あふれる精悍なデザインとしています。

■CBR650R
エアフローイメージ



CBR650R スタイリング (2)

CBR
650R

●カラーリング

カラーバリエーションは、CBRシリーズとしてのアイデンティティーをより高めたカラーリングを設定しました。

CBR650R E-Clutch



グランプリレッド

Hondaのレーシングイメージであるトリコロール。CBRシリーズで一貫したレッド基調とし、サーキットでも「一瞬でHondaだと印象に残る」カラーグラフィックを表現。

CBR650R E-Clutch



マットバリスティックブラックメタリック
マットとグロスブラックのコンビネーションを基調に、新しいデザインを強調するレッドのエレメントを配した都会的なスポーツカラーを表現。

CBR650R



車体、足まわり (1)

CB CBR
650R 650R

●車体パッケージング

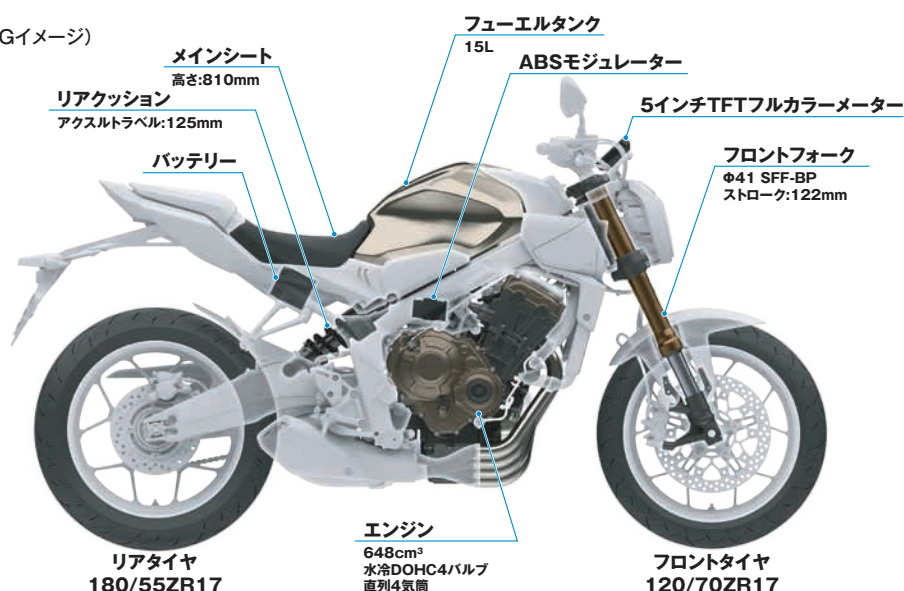
車体パッケージングは、バッテリーやABSモジュレーターなど重量のある各パーツを完成車重心に近い位置に配置したマス集中レイアウトを継続採用したうえで、足まわりの熟成を図りました。

新たに採用した5インチTFTフルカラーメーター (Honda RoadSync 標準装備) や、継続採用となる、SFF-BP^{※1}倒立式フロントフォーク、アルミGDC製法スイングアーム、アシスト&スリッパ^{®※2}クラッチ、HSTC (Honda セレクタブル トルク コントロール)、エマージェンシーストップシグナル、ヘッドライト、テールランプ、ウインカーの全灯火器LED。これらの先進装備により日常の市街地走行における扱いやすさと、郊外、ワインディングなど幅広い速度域において安心感と操る喜びを感じられる“CB / CBR”の名にふさわしい操縦フィールを追求しています。

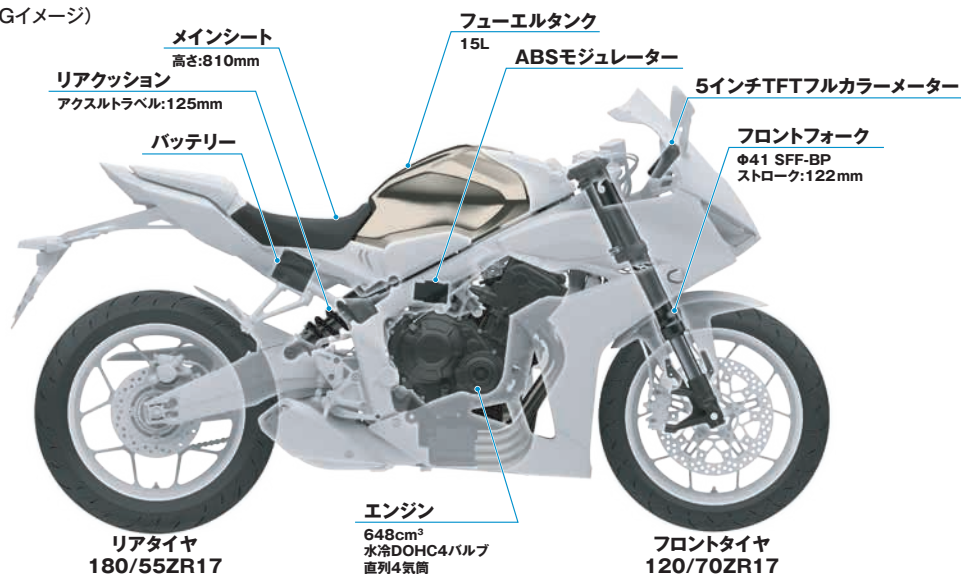
※1 SFF-BPはショーワ (日立Astemo株式会社) の登録商標です。

※2 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。

■CB650R 車体パッケージング (CGイメージ)



■CBR650R 車体パッケージング (CGイメージ)



●ディメンション

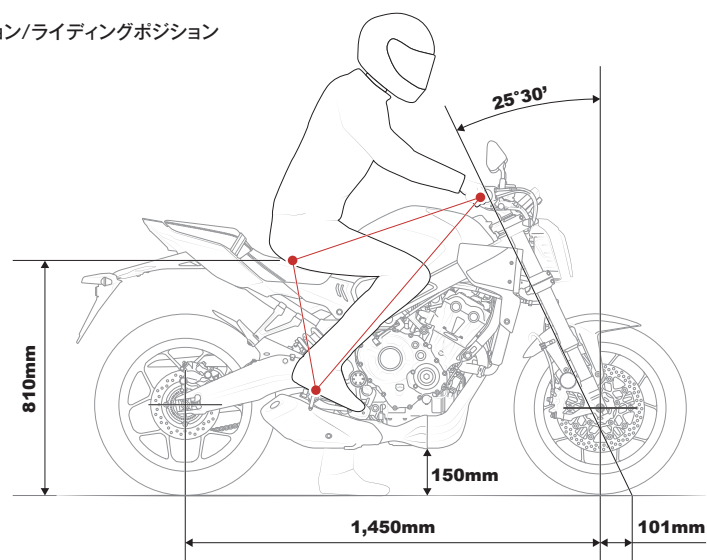
ディメンションは、ホイールベース 1,450mm、キャスター角 $25^{\circ}30'$ 、トレール 101mmとし、日常の市街地走行における扱いやすさと、オンロードスポーツとして安心感のある操縦フィールを両立しています。

シート高は従来モデルと同じ810mmとし、シート前端のくびれ形状を変更することで快適な足つき性に寄与しています。

●ライディングポジション (CB650R)

ライディングポジションは、市街地など相互交通シチュエーションにおける前方への見通しやすさや取り回しやすさを確保した上で、ライダーと車体が一体となり積極的な車体コントロールがしやすい設定としています。

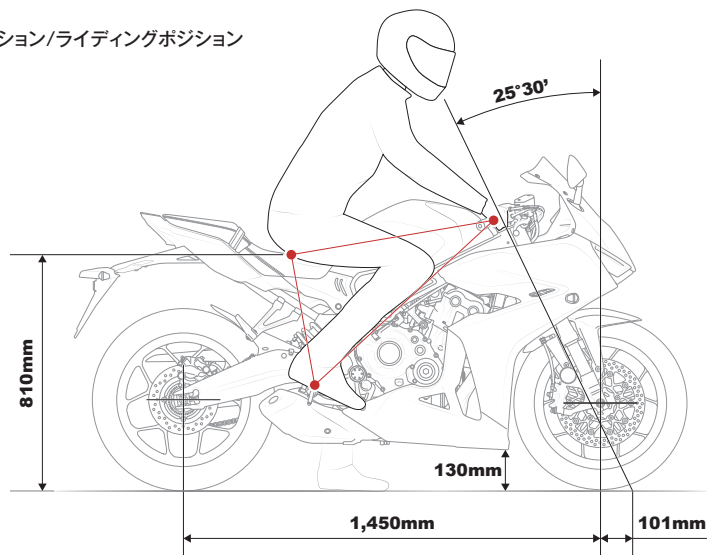
■CB650R ディメンション/ライディングポジション



●ライディングポジション (CBR650R)

ライディングポジションは、セパレートハンドルをトップブリッジ下側で締結させ、ワインディングやサーキット走行などでの加減速やコーナリングなどをより楽しめるポジションとし、ライディングそのものに集中したいシーンでの、ライダーと車体の一体感を高めています。

■CBR650R ディメンション/ライディングポジション



●フレームボディー

フレームは、スチールの持つしなやかな特性を活かしたツインスパー形状を継続採用。

外観刷新に伴い、シートレール後端の形状、剛性バランスを最適化し、車体重心から遠い場所での軽量化により高い運動性能に寄与しています。また、フレーム単体では-424gの軽量化を達成しました。

■フレームボディー (CGイメージ)



従来モデル



New CB / CBR650R



New CB / CBR650R

従来モデル



車体、足まわり (4)

CB650R

●フロントサスペンション

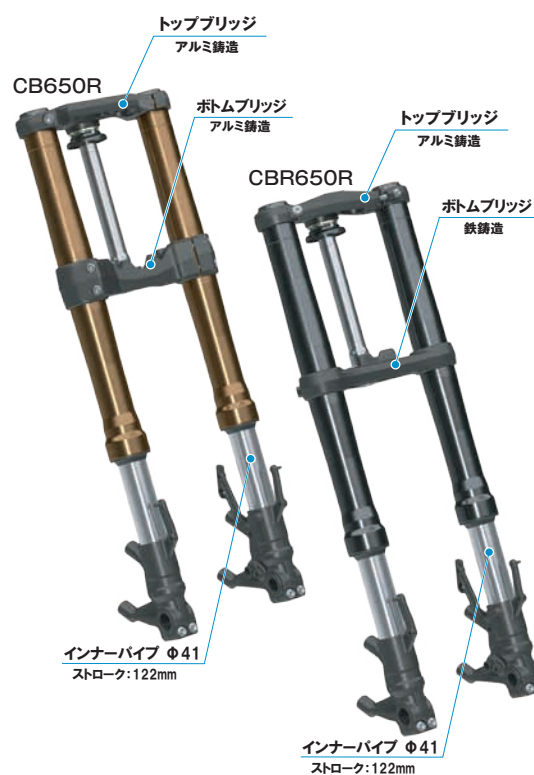
ストローク122mm スライドパイプ径 $\phi 41$ の倒立式SFF-BP※(セパレート・ファンクション・フロントフォーク・ビッグピストン)を継続採用。

圧縮側減衰力を強め、2段目のバネレートを引き下げる方向でセッティング、仕様の熟成を図りました。これによりスポーツライディングでの荷重移動の自由度を高めることが可能となり、市街地、高速道路、ワインディング、サーキット走行といった、様々なシチュエーションの幅広いスピードレンジでの上質な乗り心地と、高い全屈タフネスに寄与しながら、-105gの軽量化を実現しました。

SFF-BPは右側に減衰機構とスプリングを装備し、左側にスプリングのみを装備した構造により、摺動抵抗の低減と軽量化を実現し完成車のマス集中に寄与します。また、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り安定した減衰力を発生し乗り心地向上に寄与しています。

※ 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 (CGイメージ)

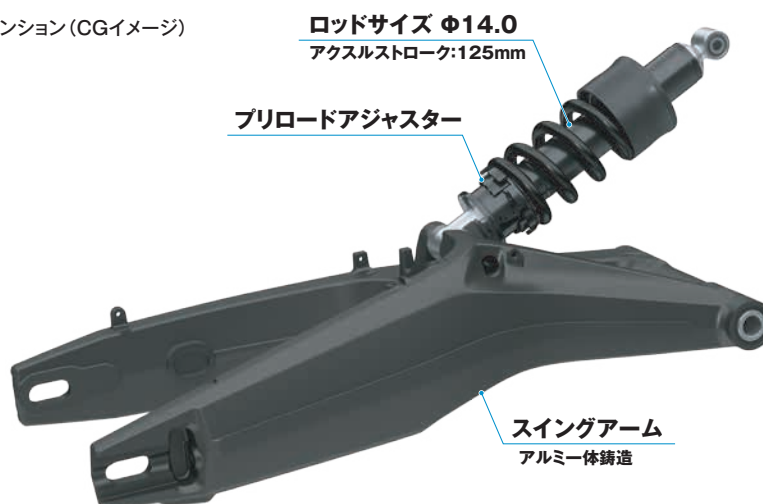


●リアサスペンション、スイングアーム

アクスルストローク125mm ロッド径 $\phi 14.0$ の加圧シングルチューブ式を継続採用。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。10段階のプリロードアジャスターにより、積載状態や走行シチュエーションに応じた車体姿勢の調整を行うことが可能です。

スイングアームはアルミGDC(重力鋳造)製法のガルアーム形状を継続採用。右側アームを“への字”形状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製法により、部位ごとの肉厚最適化を図ることで非対称形状でありながら左右の剛性バランスの確保と、ばね下重量の軽減を実現。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 (CGイメージ)



●ホイール

ホイールは専用設計された中空アルミGDC(重力鑄造)製5本Y字スポークデザインを継続採用。スポークの間隔を均等に設定、リムからアクスルへ伝わる荷重の変化をより均一にすることで、路面インフォメーションの向上と、ライダーの操作を車体挙動へダイレクトに伝える俊敏性の向上に寄与し、スポーツ走行も考慮した剛性バランスの確保とバネ下重量の軽減を両立しています。

●タイヤ

タイヤサイズはフロント120/70ZR17M/C、リア180/55ZR17M/Cを継続採用。シャープなルックスを表現するとともに、最適なトレッド幅と豊富なエアボリュームによって、リニアなハンドリング性能と快適な乗り心地に寄与しています。

●ブレーキシステム

ブレーキはフロントにφ310mmのダブルディスク、ラジアルマウントキャリパー、リアにφ240mmのシングルディスクを継続採用。

ABS*はフロント、リア共に作動する2チャンネルABSを継続採用。さまざまな路面で制動時の安心感を高めています。

※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、カーブ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。

■リアホイールまわり(写真はCB650R)



■フロントホイールまわり(写真はCB650R)



※写真は海外仕様車です。

●パワーユニット

低・中回転域での扱いやすさと高回転域でのスポーティーな走りを高い次元で両立させた648cm³水冷DOHC直列4気筒エンジンを継続搭載しています。

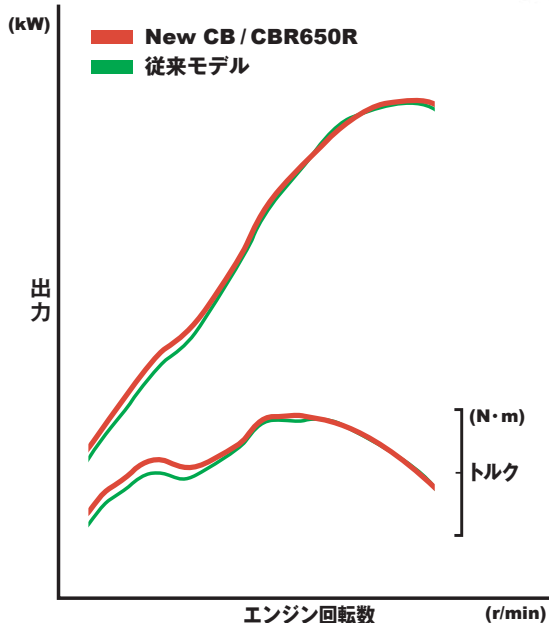
従来モデルに対してインレットポート側カムシャフトのタイミングを変更することで中回転域のトルクを向上、国内の平成32年(令和2年)排出ガス規制に適合しながら、直列4気筒らしいリニアで官能的な吹け上がりフィーリングと吸排気サウンド、出力特性を追求し、70kW/12,000rpmの最高出力を達成。ファンライドをより安心、快適に支えるためにアシスト&スリッパ[®]クラッチや、ON/OFFの切り替えが可能なHSTC (Honda セレクタブル トルク コントロール) などの先進装備を採用しています。

※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。

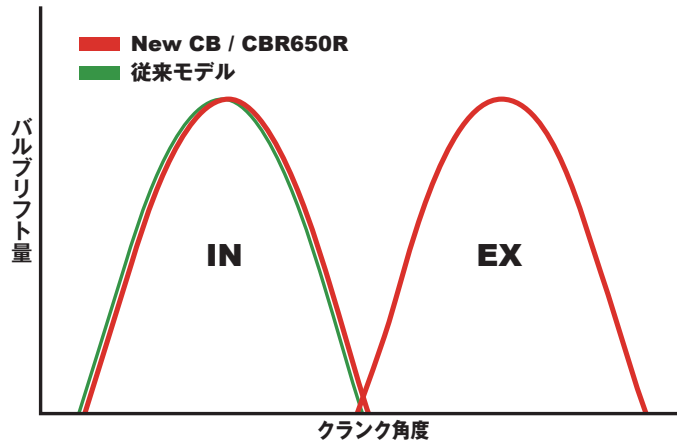
■648cm³水冷DOHC直列4気筒エンジン カットモデル(CGイメージ)



■性能曲線比較図



■バルブリフト量比較図



●アシスト&スリッパ®※クラッチ

CB / CBR650Rにはアシスト&スリッパ®クラッチを継続採用。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機能を備えたクラッチ機構です。

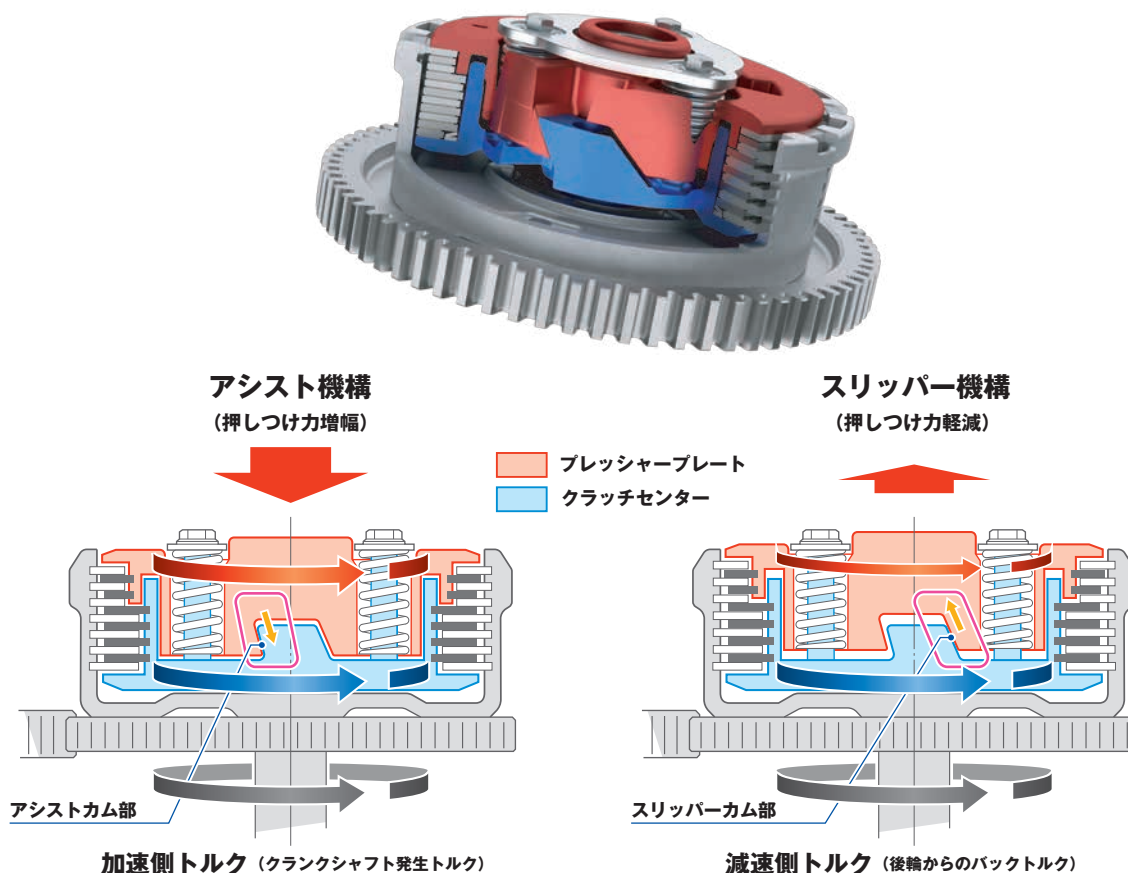
ストップ&ゴーの多い市街地やロングツーリングなどでの疲労軽減に寄与するとともに、急激なエンジンブレーキを抑制することでタイヤロックのタフネス性を高め、安心したライディングにも寄与しています。

プレッシャープレートカムと、クラッチセンターカムが斜めに噛み合っており、プレッシャープレートカム側から正方向のトルクがかかると、斜めの噛み合いによりプレッシャープレートを引き込む力が働き、クラッチの圧着力が強まります。このアシスト機構により反力の低いクラッチスプリングの使用が可能となり、クラッチレバー操作荷重の低減に寄与しています。

エンジンブレーキによるバックトルクがかかると、斜めの噛み合いによりプレッシャープレートがクラッチセンターから離れる方向に力が働き、クラッチの圧着力を弱めることでバックトルクを低減させます。トルクを伝える側と受け取る側双方のアシストカムをアルミダイキャスト製とすることで軽量化を図るとともに、双方のカム間のクリアランスを最適化し、クラッチレバーの操作フィーリングを向上させています。

※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。

■アシスト&スリッパ®クラッチ カットモデル (CGイメージ)



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。

●Honda E-Clutch(CB650R E-Clutch / CBR650R E-Clutch)

2023年に技術発表された最新のクラッチ制御技術を、国内仕様モデルとして初めてタイプ設定として採用しました。Honda E-Clutch はクラッチ操作を電子制御化することで、高いスポーツ性能を発揮しながらも、快適性と安心感を高い次元で融合させたクラッチ制御機構です。

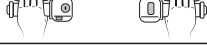
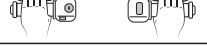
●クラッチタイプ / 操作一覧

動力伝達機構として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じものを使用しています。

車体の状態(車速/エンジン回転/ギアポジション)や、クイックシフターで行われる制御(シフトペダル荷重検知による点火時期/燃料噴射時間制御)とを組み合わせ、クラッチの切断/接続動作を電子制御にて行います。これによりライダーはライディングのさまざまなシーンでクラッチレバー操作が不要となり、スロットル操作、ブレーキ操作、シフトペダル操作、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クラッチ制御が復帰します。

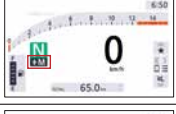
■クラッチタイプ/操作一覧

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	Honda 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

●システムON/OFF、メーター表示/操作

システムONにおけるメーター表示は、以下に示す4つの観点で自動制御の状態を分かりやすく伝えることで、クラッチレバー操作無しでの発進、変速、停止を安心して行えることに寄与しています。

■メーター表示

観点	表示内容	表示項目	メーター表示イメージ
クラッチ 自動制御状態	・クラッチ自動制御 有効 / 無効お知らせ	・クラッチ自動制御 インジケータ点灯 / 消灯	 クラッチ自動制御 インジケータ点灯  クラッチ自動制御 インジケータ消灯
システム OFF マニュアル状態	・システム OFF マニュアル状態お知らせ	・システム OFF マニュアル状態時 ギアポジション下に M 表示	 クラッチ自動制御 インジケータ消灯
高ギア時 シフトダウン喚起	・車速に対して高いギアに 入っていることを知らせ、 シフトダウンするように注意喚起	・ギアポジション横に矢印表示 ・背景色変更&点滅表示	 クラッチ自動制御 インジケータ点灯
システム フェール状態	・システムフェール発生お知らせ	・クラッチ自動制御インジケータ消灯 ・メーター内フェールアイコン表示 ・ポップアップ表示 ・システム OFF マニュアル状態切替	 クラッチ自動制御 インジケータ消灯

●システム構成

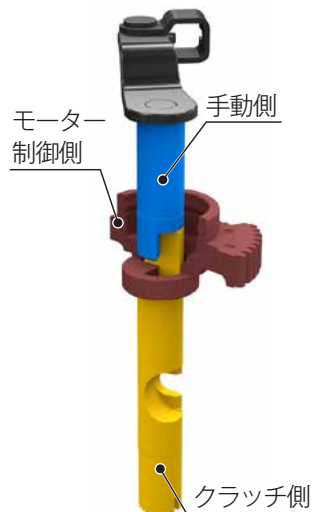
クラッチ機構、ミッション機構は従来のマニュアルシングルクラッチ、マニュアルトランスミッションと同じ構造です。“Honda E-Clutch”ではエンジン側クラッチレバーを3分割構造とすることで、ハンドル側クラッチレバーによる手動操作とモーターによるクラッチ制御が独立して作動できる構成を実現。また、手動操作によるオーバーライド（強制介入）を可能とし、手動操作とモーターによるクラッチ制御の両立を実現しました。

モーターによるクラッチ制御はMCU（モーターコントロールユニット）からモーターへ送られる電流値※によってコントロールされます。これにより発進、変速、停止など駆動力が変化するシーンで都度最適なクラッチコントロールを瞬間的に細かく行うことで、スムーズな発進、変速、停止を実現しました。

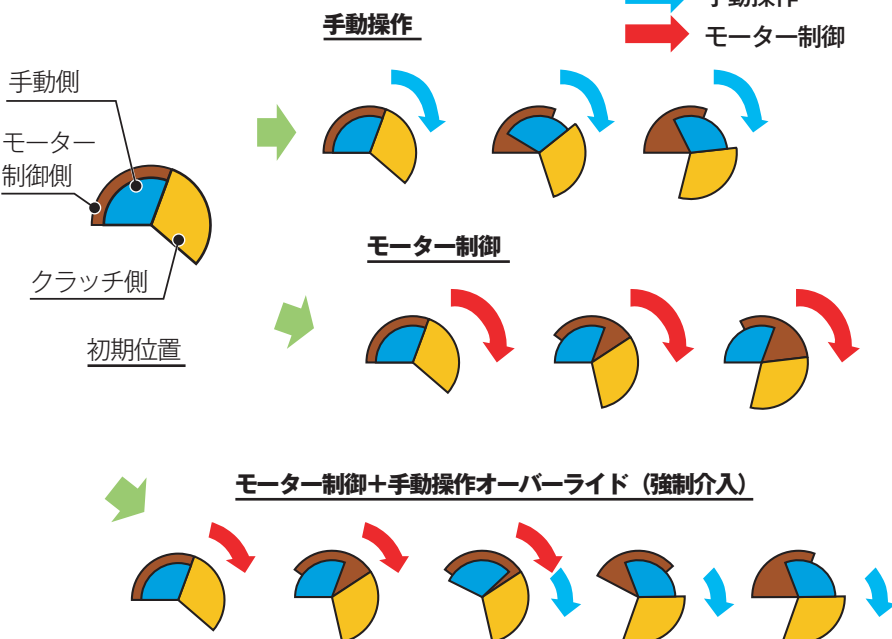
※前後輪回転差や、スロットル開度、エンジン回転数、ギアポジション、シフトペダル荷重、クラッチモーターリダクションギアの角度信号、エンジンカウンタシャフト回転数などから算出された車両の状態に対応したエンジン協調制御とクラッチ協調制御を組み合わせることで算出。

■3分割式エンジン側クラッチレバー構造、作動イメージ

構造イメージ



作動イメージ（断面）



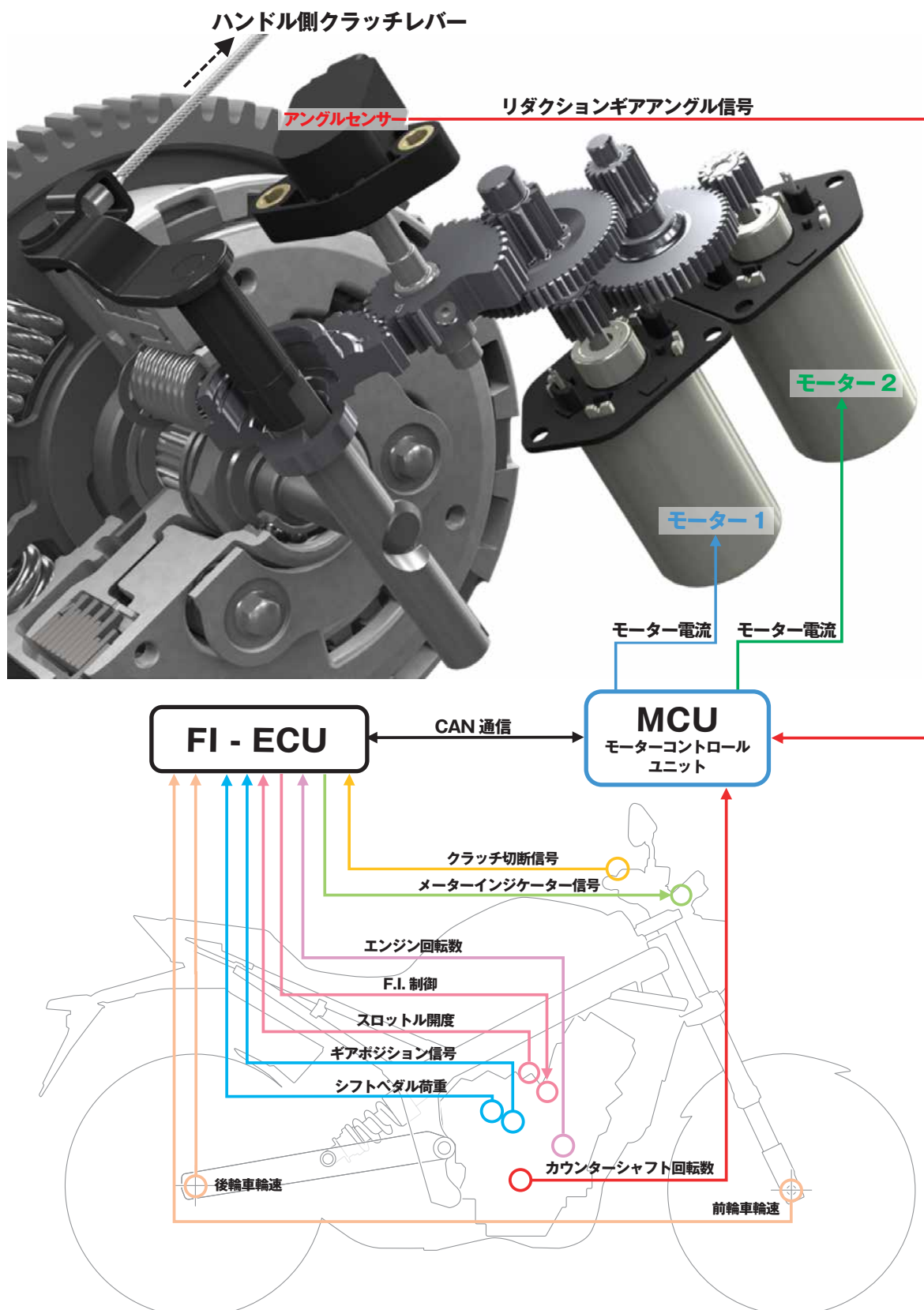
本構造の特徴

- ・左手のクラッチレバーを握れば任意のタイミングでクラッチ切断可能
- ・制御が稼働していなければ通常のマニュアルクラッチと同じ

パワーユニット (5)

CB 650R 650R

■システム概要イメージ(画像はCGイメージ)



●5インチTFTフルカラーメーター

豊富な情報を見やすく、直感的に扱いやすい、5インチTFTフルカラーメーターを採用しました。

明るく見やすい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左ハンドルの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



■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



黒背景表示

●ハンドルスイッチ / マルチファンクションスイッチ

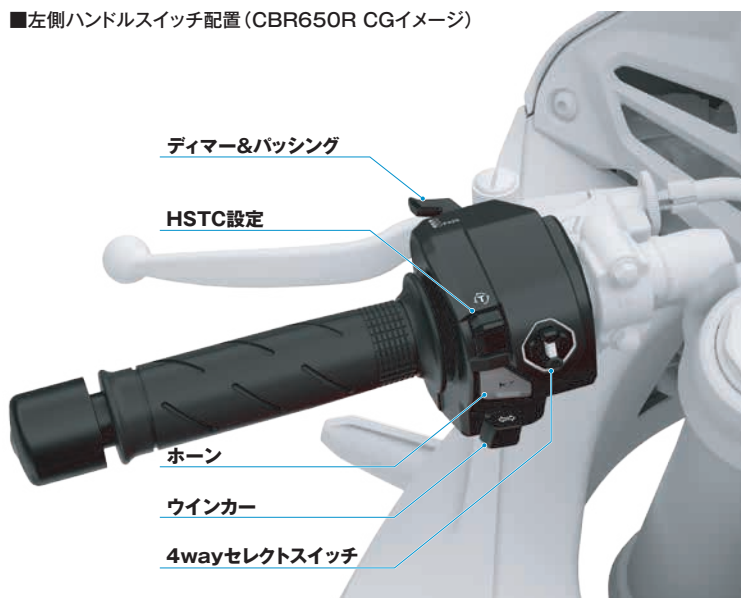
左側ハンドルには新型のマルチファンクションスイッチを採用。

Honda RoadSyncの操作、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。

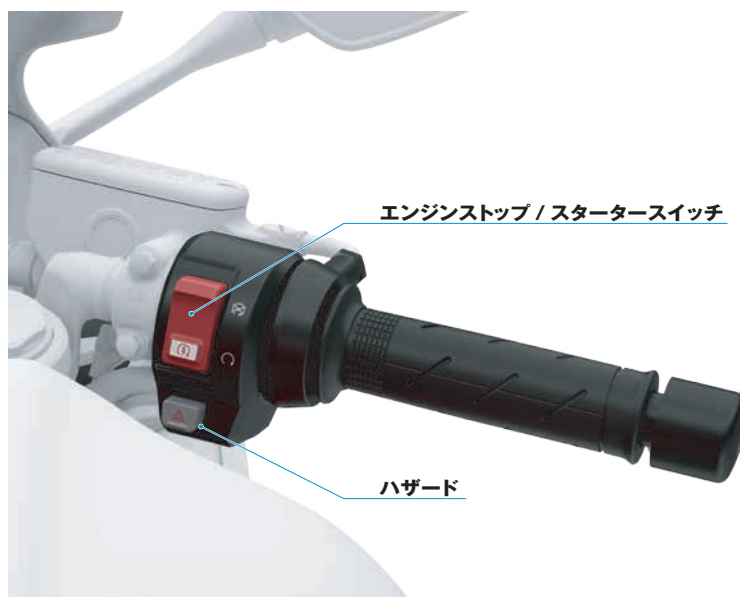
ホーンスイッチは形状を見直し、ウインカースイッチは取付角度を最適化することで従来モデルに対して各スイッチの操作性の更なる向上を図っています。

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ました。

■左側ハンドルスイッチ配置 (CBR650R CGイメージ)



■右側ハンドルスイッチ配置 (CBR650R CGイメージ)



●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左ハンドルの4wayセレクトスイッチを操作することで、ナビゲーション、天気情報、電話、メッセージ、音楽等の機能利用が可能です。

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。

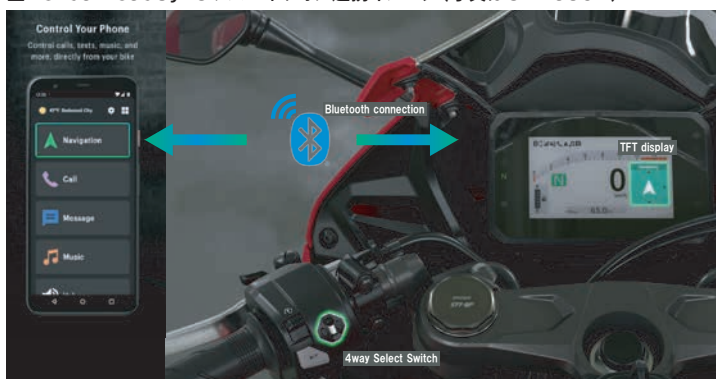
ナビゲーションにTurn-by-Turn機能を追加*2するなど、ソフトウェアアップデートを通じて、使い勝手の向上を図っています。

※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。

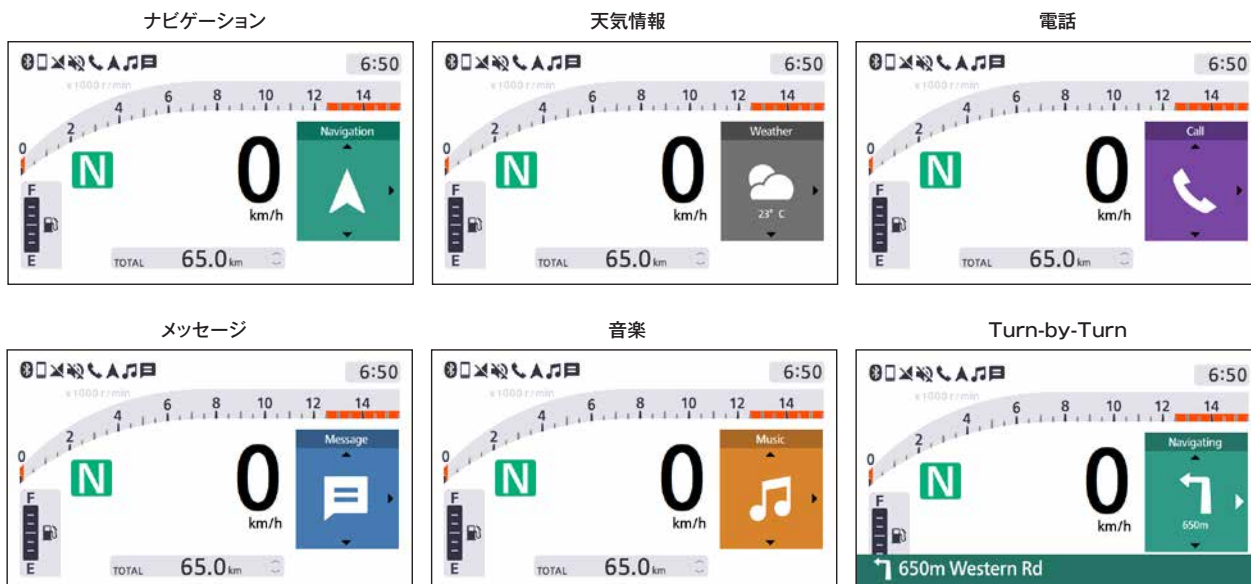
*2 各機能の対応状況については、スマートフォンアプリご案内ページ (<https://global.honda/en/voice-control-system/ja-top.html>) をご覧ください。

■Honda RoadSync スマートフォン連携イメージ(写真はCBR650R)



※写真は海外仕様車です。 ※画面はハメコミ合成です。
※メーターの写真は機能説明のため任意に点灯したものです。

■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。

●ヘッドライト(CBR650R)

新設計のヘッドライトはスタイリングにマッチしたコンパクトな形状とし、特徴的な点灯表現でCBR650Rの存在を引き立てます。

照射光の到達距離を維持しながら、より広い配光を実現。また車体をバンクさせた際の配光特性を見直したことで、夜間走行時の更なる安心感にも寄与しています。

■ロービーム



■ハイビーム



※写真は海外仕様車です。

●テールランプ(CB650R、CBR650R共通)

新設計のテールランプは4灯の大型LEDを配置しテールランプ点灯時、ストップランプ点灯時ともに印象的な点灯表現で高い視認性と個性を表現しています。

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CBR650Rで海外仕様車です。

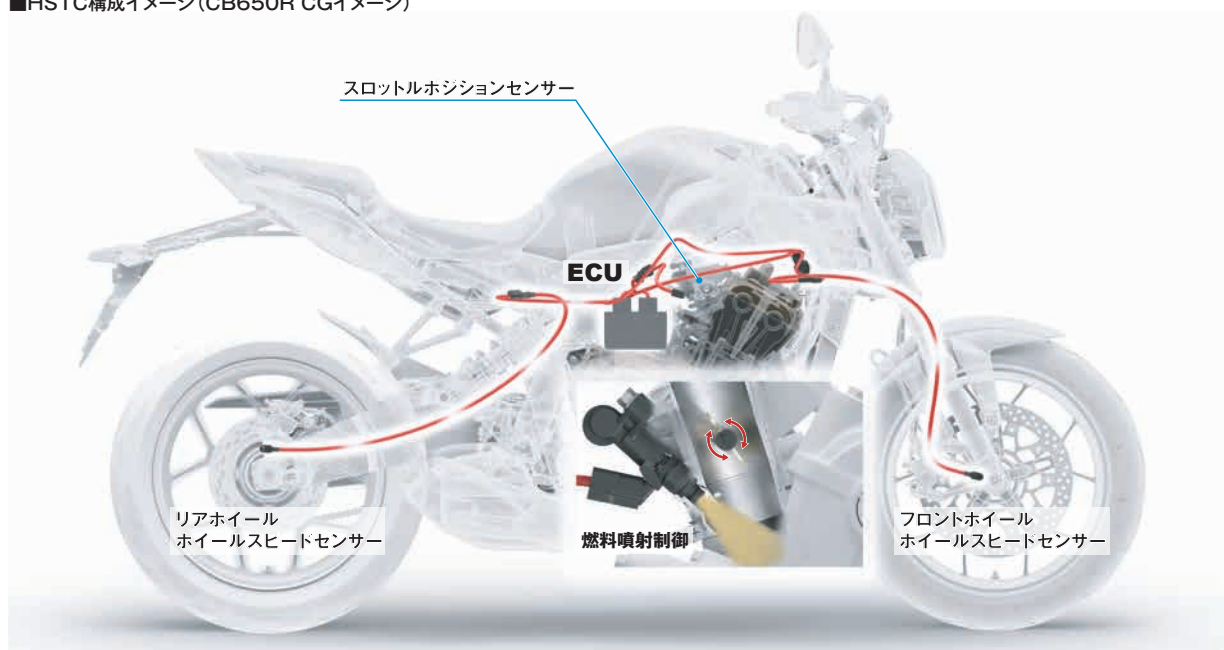
●HSTC(Honda セレクタブル トルク コントロール)

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※を継続採用。

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(CB650R CGイメージ)



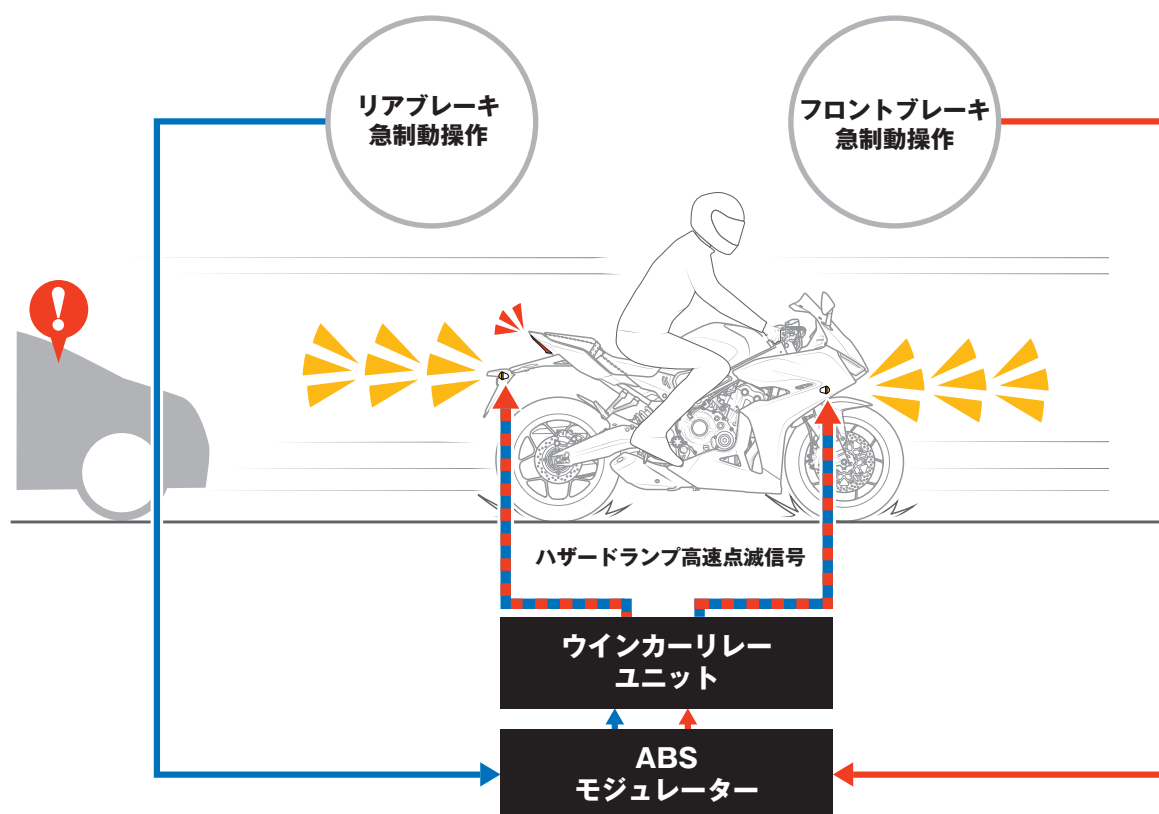
●エマージェンシーストップシグナル

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して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 (CBR650R)



●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



CB650R/CBR650R 主要諸元		CB650R【】内はCB650R E-Clutch	CBR650R【】内はCBR650R E-Clutch
車名・型式		ホンダ・8BL-RH17	
全長 (mm)		2,120	
全幅 (mm)		780	750
全高 (mm)		1,075	1,145
軸距 (mm)		1,450	
最低地上高 (mm)★		150	130
シート高 (mm)★		810	
車両重量 (kg)		205【207】	209【211】
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)	31.5 (60)〈2名乗車時〉	
	WMTCモード値★ (クラス)*3	21.5【21.3】 (クラス 3-2)〈1名乗車時〉	
最小回転半径 (m)		2.8	3.0
エンジン型式		RH17E	
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)		648	
内径×行程 (mm)		67.0×46.0	
圧縮比★		11.6	
最高出力 (kW [PS] /rpm)		70 [95] /12,000	
最大トルク (N・m [kgf・m] /rpm)		63 [6.4] /9,500	
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	
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	3.071	
	2速	2.352	
	3速	1.888	
	4速	1.560	
	5速	1.370	
	6速	1.214	
減速比 (1次★/2次)		1.690/2.800	
キャスト角 (度)★		25°30′	
トレール量 (mm)★		101	
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	
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。
 ※CBR、Honda E-Clutch、Honda RoadSync、H・I・S・S、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。