

CL

CL250 / CL500

製品説明書



写真:CL250



写真:CL500

※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。

Hondaは1960年前後、「ベンリィCB92」(1959年)「ドリームCB72」(1960年)を発売し、以降「CB」を基軸としながら本格的なオンロードスポーツバイクの黎明期を築きましたが、当時、スポーツバイクのさらなる普及と市場拡大を目指して新たなカテゴリーを模索していました。

また当時、北米では現在のモトクロスに近いレースが活況を呈しており、さらに国内でもオフロードを主体とした車両の登場が望まれていました。

このような背景からHondaは1962年1月、新たなマーケットを創造する日本初のスクランプラー「ドリームCL72」(250cc)を発売。「ドリームCL72」は、「ドリームCB72」の空冷4ストローク2気筒エンジンを搭載し、専用のアップマフラーやセミダブルクレードルフレーム、前後19インチのブロックパターンタイヤを組み合わせ、アップライクなライディングポジションを採用。オフロード走行を主眼に置きながら、オンロード走行も考慮した汎用性の高いモデルとして注目されました。

そしてCLシリーズは1970年に50ccから450ccまでラインアップを拡充。その後「CL」のモデル名は休止していましたが、1997年にエントリーモデルとして「CL50」を、1998年には空冷4ストローク単気筒400ccエンジンを搭載した「CL400」を発売。「CL400」は、左右に振り分けたセミアップツインマフラーやティアドロップ型の燃料タンク、フラットな座面の薄型シートなどシンプルかつ都会的なデザインとし、普遍的で味わい深いフォルムを持つスポーツバイクとして幅広い年代のユーザーに支持されました。

今回、「CL」シリーズは「Rebel」シリーズと基本コンポーネントを同じくしながら、新たな市場を創造するため、モーターサイクル本来の操る楽しみや取り回しやすさ、普遍的なデザインをベースにスクランプラーの持つ走破性と軽快感を実現。自分らしさを大切にするお客様に向けて、市街地から郊外まで幅広いシチュエーションで楽しめるモーターサイクルを目指しました。

また、若年層を中心とした幅広いお客様に楽しんでいただくため、体格やライディングスキルを過度に問うことなくさまざまな使い勝手を考慮し、250ccと500ccの異なる排気量のエンジンを搭載し選択の幅を広げています。

グローバルモデルとして世界各国で発売予定の「CL」シリーズは、日本向けのCL250をタイ生産、CL500は熊本製作所で生産し、お客様にお届けいたします。

新しい「CL」シリーズが、お客様それぞれの生活に寄り添い、一層楽しいバイクライフに寄与できれば幸いです。

■CL250



■CL500 ※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。



CLシリーズは、これからのバイク文化の担い手となっていく若者に焦点をあてて提案するバイクです。私達開発チームのメンバーは、開発にあたり、自身の嗜好や身の回りのカルチャーをグローバルに受発信する現代の若者世代（ソーシャルネイティブ）に共通する傾向から、提案すべきバイク像を描いていきました。

抽出した現代の若者の傾向は—

- ・ストーリーへの共感 — ブランドよりもコンセプトを重視
- ・タイムパフォーマンス重視 — 短時間で高い満足感を求める傾向
- ・自分らしさ — それは自分自身に合った価値かどうかの見極め

そしてこれらを解釈することでCLシリーズの商品要件を定めていきました。

CLシリーズ開発のねらいは

Express Yourself

あなた自身を表現しよう

この「開発のねらい」を具現化するための、若者世代の傾向をベースとした商品要件は—

- ・ストーリーへの共感 ⇒ 個々のライフスタイルに寄り添える
- ・タイムパフォーマンス重視 ⇒ 気軽に幅広く使える
- ・自分らしさ ⇒ 背伸びをしない、ちょうどいい

CLシリーズはこれらを満たすことで、既に楽しい生活を送っている若者達に寄り添い、彼らの楽しみをさらに拡張できるモーターサイクルとして開発しました。

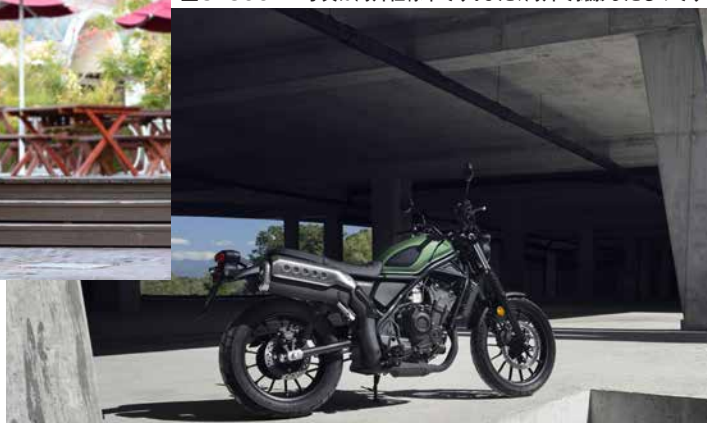
新しいCLシリーズは、過去のモデルの仕様やスタイリングを再現したモデルではありません。しかし、高い機動力や幅広い路面コンディションで楽しめる車両特性や、既存の価値観を押し付けられることのない、バイク本来の自由さを提供するという共通性から、私達はCLと名付けました。

世界中の若者達が、CLのある生活を自由に楽しんでいただけたら幸いです。

■CL250



■CL500 ※写真は海外仕様車です。また、海外で撮影したものです。



若者達の傾向「ストーリーへの共感」から設定された商品要件「個々のライフスタイルに寄り添える」を最もストレートに表現したのがスタイリングです。

スタイリングのねらいは

シンプル/タフ/素材感 力強い足まわりと軽快なプロポーション

モーターサイクルの基本に忠実な部品構成と、それらの位置関係により普遍的なシルエットを構築しながら、前後に張り出したタイヤやアップマフラーが力強く活発な性格であることを表現しています。

標準装備のタンクパッドやフロントフォークブーツ、シート前側に施されたワディング仕上げなどがワイルドなイメージを強調し、フレームやパワーユニットをはじめとする機能部品を黒系でまとめることで車体を引き締め、タフさを演出しています。

さらに、フレームのラインに沿ったタンクやシートなどのシンプルな造形と仕上げにより軽快感を表現しています。

これらにより、多様な好みを持つ若者それぞれの個性との「馴染みやすさ」を大切にしています。

■スタイリングコンセプト



●カラーリング

マフラープロテクターには質感の高いステンレスヘアライン仕上げを採用。エンジンやフレーム、足まわりを全て黒系で統一したタフなイメージを共通として、フューエルタンクへのカラーリング反映により多様なお客様の好みに応えます。

CL250

キャンディーエナジーオレンジ
アクティブでカジュアルな印象のビビッドカラー



CL500

グリントウェーブブルーメタリック
アウトドアプロダクトやファッションにも通じるアースカラー



パールカデットグレー
アウトドアプロダクトやファッションにも通じるアースカラー



パールヒマラヤズホワイト
シックでモダンな印象のモノトーン



CLシリーズの車体は、若者の嗜好に沿って「気軽に幅広く使える」「背伸びをしない、ちょうどいい」と感じていただけるよう設計しました。

●車体パッケージング

車体パッケージングは、Rebelのスチールダイヤモンドフレームを一部共用することで、そのしなやかな特性を継承しつつ、細身の専用シートレールの採用と足まわりの新構成により、市街地から郊外のフラットダートまで幅広いシチュエーションで気軽に扱えることをねらいとしました。

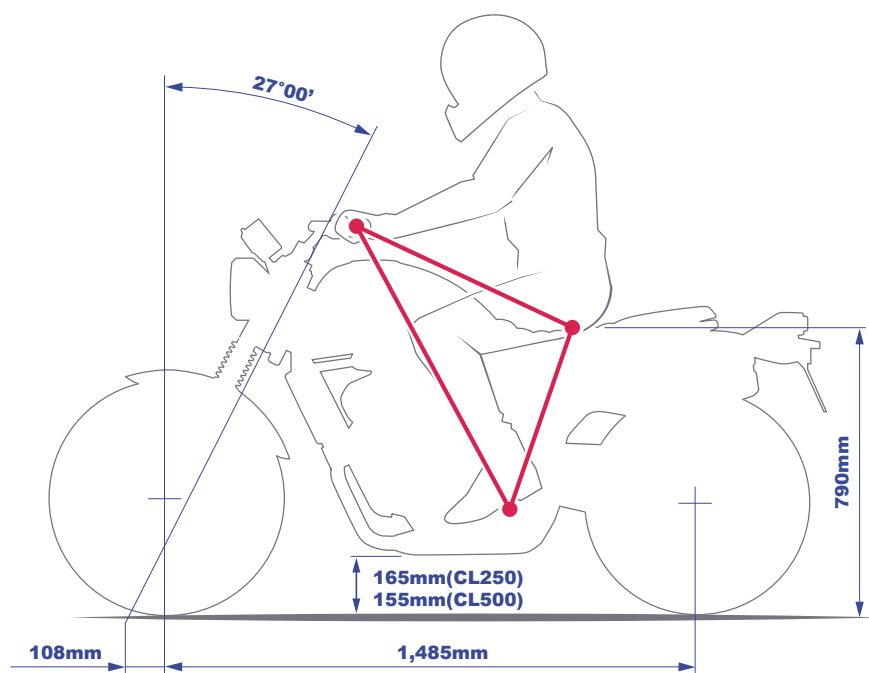
同時に、CL250、CL500共通のフレーム/足まわりからくる1,485mmのホイールベースとタフなイメージによる存在感を持ちながら、シンプルな部品構成とアップライトなライディングポジションで乗り手の個性を引き立てるものとしています。

最低地上高は、路面ギャップなどを考慮して、CL250では165mm、CL500では155mmを確保しながら、自由度が高く段差を抑えた790mmのシート高を設定し、スリムなシート形状と併せて足つき性に配慮しています。また、フレームを覆うシート前部の側面加工は、スタンディングポジションでのフィット感に配慮しています。

キャスト角27°、トレール量108mmの設定によりニュートラルで軽快なハンドリングをねらい、左右38°のハンドル切れ角により市街地や狭い場所での取り回し性に配慮しています。

これらにより、CLシリーズの車体は市街地での使い勝手の良さに加えて郊外への移動、さらにその先のワインディングやフラットダートなど、日常からツーリングまでさまざまな用途に気軽に楽しめる機動性の高さを獲得しています。

■ディメンション、ライディングポジション



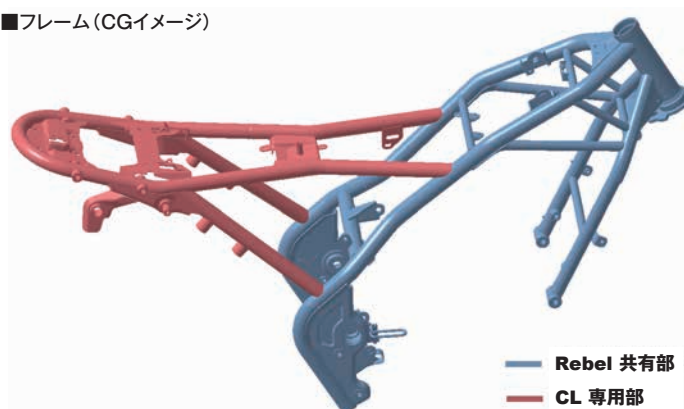
●フレーム、シートレール

CL250、CL500はエンジンハンガーを除き共通のフレームを採用。双方の出力との調和が図られ、適度な剛性と安心感のあるライディングを提供します。

新設計のシートレールは後端をループ形状として、その内側に配置されたクロスプレートの板厚、形状調整により剛性を最適化。さらに、シートレールとメインフレームとの各溶接部は補強プレートなどを廃したシンプルな構成を実現しました。

これらにより、すっきりとした外観と、フレーム全体のしなやかさに大きく寄与しています。

■フレーム (CGイメージ)



●足まわり

舗装路のみならず、フラットダートなどでも楽しめる様、以下の諸元を与えました。

・タイヤ

フロントの110/80R19M/C 59Hと、リアの150/70R17M/C 69Hを組み合わせ、走りの軽快感と走破性をバランスさせました。前後タイヤとも溝の深いパターンのラジアルタイヤを採用し、高速道路などでの巡行性能とフラットダートでの走破性の両立を図っています。

■CL500 フロント/リアタイヤ



・ブレーキ

ブレーキは、フロントに直径310mmシングルフローティングディスク、2ポッドキャリパー、焼結パッドを、リアには直径240mmシングルディスク、1ポッドキャリパーを採用し、2チャンネルABS※を標準装備しました。市街地からフラットダートまでさまざまなシチュエーションで、安心感のあるブレーキコントロール性を実現しています。

※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、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転まで対応できません。運転する時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。

●足まわり(続き)

・前後サスペンション

前後サスペンションには専用の減衰力特性のセッティングを施し、積極的にストロークさせることでさまざまなシチュエーションでメリハリある車体の動きを演出しています。

ー フロントサスペンション

インナーパイプ直径41mmの正立テレスコピックフロントフォークを採用。フラットダート走行を想定してストローク量を余裕のある150mmに設定しました。

ー リアサスペンション

円断面鋼管で、直径45mmのスイングアームとシンプルな2本のショックアブソーバーで構成されたリアサスペンションには、145mmのアクスルトラベルを与え、走破性能と良好な乗り心地を確保しています。さらに、5段階のプリロード調整機構を備え、二人乗車時や荷物積載時の荷重に対応しています。

■リアサスペンションまわり(CL500)



■フロントサスペンションまわり(CL500)

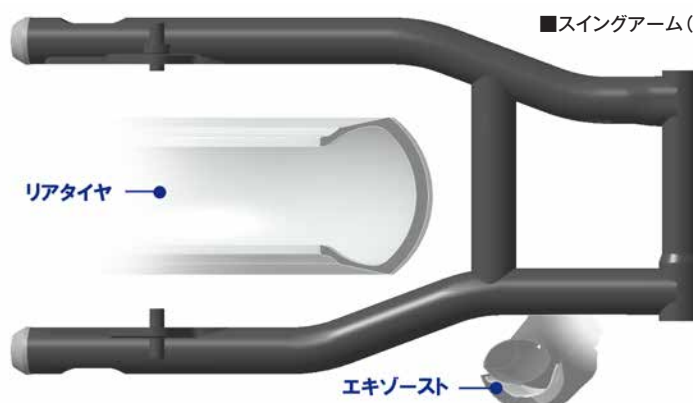


※写真は海外仕様車です。

・スイングアーム

鋼管で構成された専用のスイングアームは、マフラー側を内側に追い込んだ左右非対称のアーム形状としています。これによりエキゾーストパイプからサイレンサー部に立ち上がるエリアの排気系を車体中心方向に寄せたスリムな配置とし、スタンディングを含むライディングポジションに配慮するとともに、足つき性向上にも寄与しています。

■スイングアーム(CGイメージ)



CLシリーズでは、体格やライディングスキルを過度に問うことなくさまざまな使い勝手を考慮し、250ccと500ccの2つの排気量を用意して選択の幅を広げています。

車体同様、若者の嗜好に沿って「気軽に幅広く使える」「背伸びをしない、ちょうどいい」と感じていただけるエンジンをそれぞれ採用しています。

●CL250: 水冷4ストロークDOHC4バルブ単気筒249cm³

2011年のCBR250Rに初採用以来、改良を重ねながら多くの機種に採用されてきたエンジンを搭載しています。単気筒らしい低中回転域の力強さとDOHCならではのスムーズな吹け上がりを兼ね備えたオールマイティーでクセのない扱いやすさは、世界中のライダーに広く受け入れられています。

CL250では、CRF250Lのカムシャフトを採用することで、市街地において多用する低中回転域の力強さをさらに獲得。また、ドリブンスプロケット丁数をRebel 250の36Tから37Tを増やして全域での駆動力を高めています。これにスムーズなスロットルレスポンスを与えることで、ライダーの経験を問わず安心感と楽しさを両立させました。

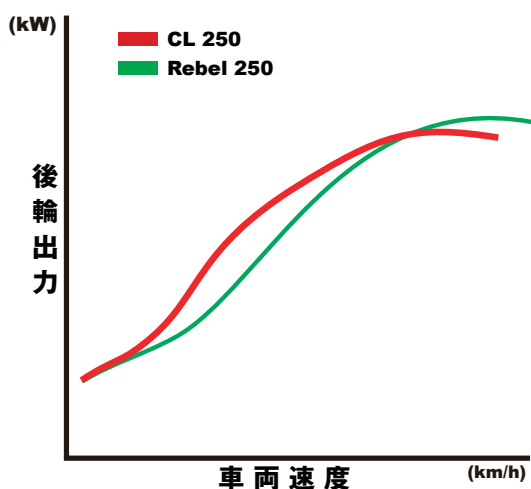
●CL500: 水冷4ストロークDOHC4バルブ直列2気筒471cm³

2013年のCBR500R、CB500F、CB500X（日本では各車共400cc）に初採用。グローバルモデルに広く搭載されることを念頭に作られたスポーツバイク用エンジンとして、現在ではRebel 500にも採用されています。

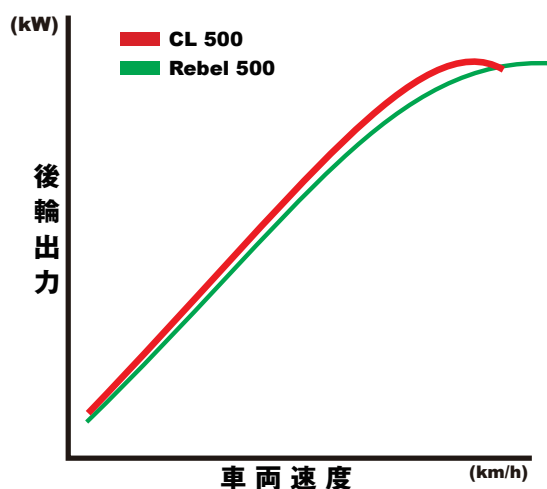
コンパクトに設計され、エントリーユーザーにも扱いやすい低中回転域の特性を重視し、不快な振動を抑えた質感の高いキャラクターは世界中で好評を得ています。

ドリブンスプロケット丁数をRebel 500の40Tから41Tを増やして全域での駆動力を高めて軽快な走りを提供します。

■CL250 出力特性比較イメージ



■CL500 出力特性比較イメージ



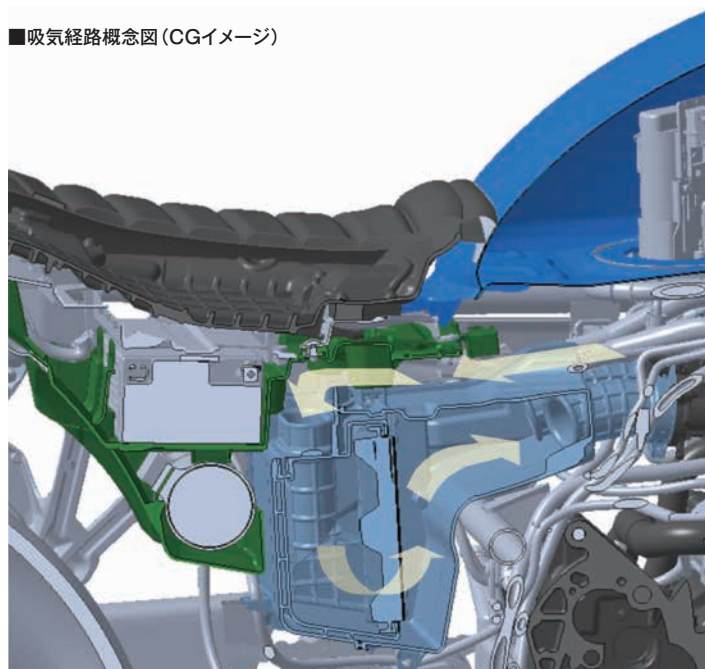
CLシリーズではさらに、シフトダウン時のショックを緩和するアシスト&スリッパ®クラッチ※、6速トランスミッションとの組み合わせにより、市街地から高速道路での巡航時まで、幅広いシーンでのファンライドにつなげています。

※「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。

●吸気系 (CL250、CL500共通)

リアタイヤのストローク量を確保した上で、シンプルなシルエットを実現するための電装部品などの配置に伴い、吸気ダクトを専用化。そこに至る吸気経路の長さの確保と併せて、幅広いシーンでのスロットル操作に対応可能な吸気性能を確保しています。

■吸気経路概念図 (CGイメージ)

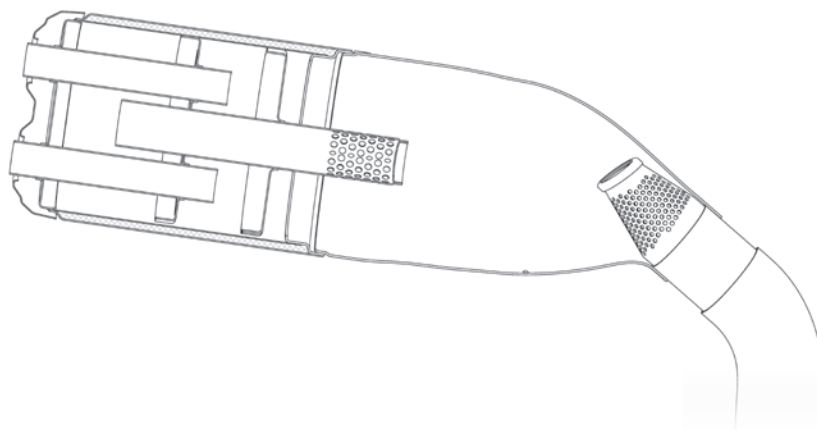


●排気系 (CL250、CL500共通)

2つの排気口により開口面積を確保することでモデルに応じた適正な出力を達成しながら、それぞれのテールパイプを小径に設定することで高音成分を強調し、クリアなパルス感を表現しました。

これによりCLシリーズは、その活発なイメージにふさわしいサウンドを実現しています。

■マフラー断面図



これらにより、CLシリーズは使用頻度の高い市街地から郊外まで幅広いシーンで緩急自在な走りを提供します。

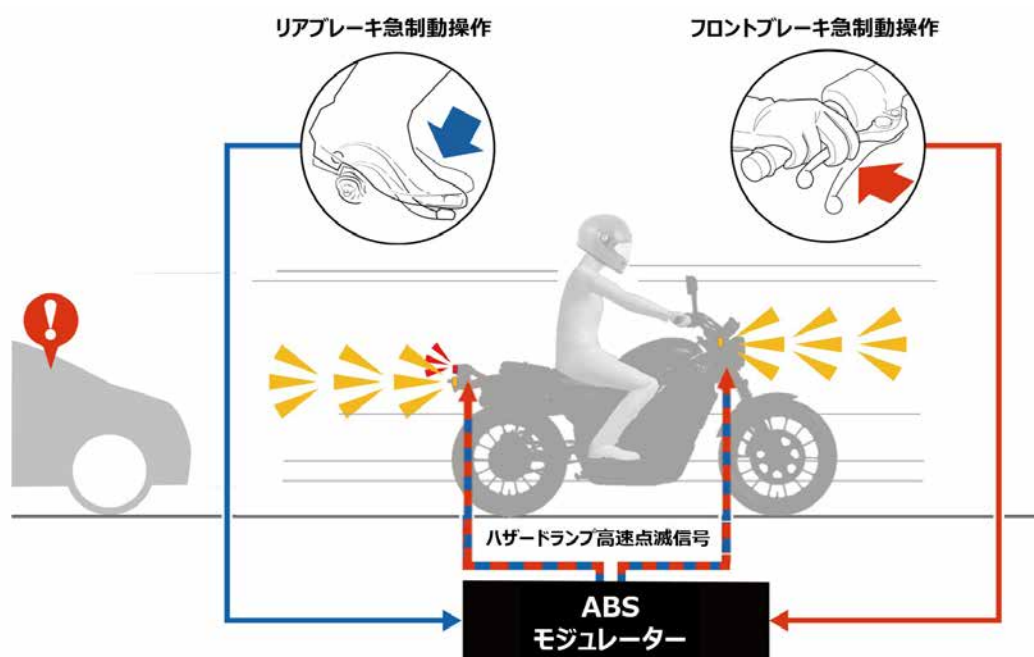
●エマージェンシーストップシグナル

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モジュレーターが走行中の急制動を判定すると、その情報を受け取ったウインカーリレーがハザードランプを高速点滅させることで後続車などに注意を促します。

※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。
運転する際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



シンプル/タフ/素材感をテーマに構築されたCLシリーズの車体に対し、以下のアクセサリを組み合わせることで、さらに個々に寄り添い、使われるシーンや用途に応じたスタイルを実現します。

●Cross Style*

車体をよりワイルドに引き立てるためのアクセサリ群です。純正ならではの、車両デザインとのマッチング性の高いドレスアップパーツを主として、アウトドアに似合うアイテムを用意しました。

■クロススタイル (CL250への装着例)



●Tour Style*

さらに行動範囲を広げるときに便利なアクセサリ群です。積載関連やグリップヒーター、アクセサリソケットなどツーリング時などの快適性が向上するアイテムを多数用意しました。

■ツアースタイル (CL250への装着例)



これらのアクセサリを自由に組み合わせることで、CLのある日常生活をさらに自分らしく楽しんでいただければ幸いです。

※スタイル毎のセット販売ではありません。各アイテムをご購入のうえ、組み合わせて装着いただくものとなります。

CL250 主要諸元		CL250
車名・型式		ホンダ・8BK-MC57
全長 (mm)		2,175
全幅 (mm)		830
全高 (mm)		1,135
軸距 (mm)		1,485
最低地上高 (mm) *		165
シート高 (mm) *		790
車両重量 (kg)		172
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)	47.0 (60) (2名乗車時)
	WMTCモード値* (クラス) *3	34.9 (クラス 2-2) (1名乗車時)
最小回転半径 (m)		2.6
エンジン型式		MC57E
エンジン種類		水冷 4ストローク DOHC4バルブ単気筒
総排気量 (cm ³)		249
内径×行程 (mm)		76.0×55.0
圧縮比*		10.7
最高出力 (kW [PS] /rpm)		18 [24] /8,500
最大トルク (N・m [kgf・m] /rpm)		23 [2.3] /6,250
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)		12
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	3.416
	2速	2.250
	3速	1.650
	4速	1.350
	5速	1.166
	6速	1.038
減速比 (1次*/2次)		2.807/2.642
キャスター角 (度) *		27°00'
トレール量 (mm) *		108
タイヤ	前	110/80R19M/C 59H
	後	150/70R17M/C 69H
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク (ABS)
	後	油圧式ディスク (ABS)
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		ダイヤモンド

■道路運送車両法による型式認定申請書数値 (★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/Thai Honda Co., Ltd.

■製造国/タイ ■輸入事業者/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。

※PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。

主要諸元



CL500 主要諸元		CL500
車名・型式		ホンダ・8BL-PC68
全長 (mm)		2,175
全幅 (mm)		830
全高 (mm)		1,135
軸距 (mm)		1,485
最低地上高 (mm) *		155
シート高 (mm) *		790
車両重量 (kg)		192
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)	43.0 (60) 〈2名乗車時〉
	WMTCモード値* (クラス) *3	27.9 (クラス 3-2) 〈1名乗車時〉
最小回転半径 (m)		2.6
エンジン型式		PC68E
エンジン種類		水冷 4ストローク DOHC4バルブ直列2気筒
総排気量 (cm³)		471
内径×行程 (mm)		67.0×66.8
圧縮比*		10.7
最高出力 (kW [PS] /rpm)		34 [46] /8,500
最大トルク (N・m [kgf・m] /rpm)		43 [4.4] /6,250
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)		12
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	3.285
	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)		2.029/2.733
キャスター角 (度) *		27°00'
トレール量 (mm) *		108
タイヤ	前	110/80R19M/C 59H
	後	150/70R17M/C 69H
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク (ABS)
	後	油圧式ディスク (ABS)
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		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。

※PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。