

# CT 125

CT125・ハンターカブ

製品説明書



CT125・ハンターカブ

※写真は事前に許可を得た場所で撮影を行っております。

「人々の生活をより豊かにしたい」、Hondaの企業活動や製品にはこのような普遍の想いが込められています。1958年に誕生したスーパーカブシリーズは、まさにその想いを具現化した製品として、小型でありながらも力強く堅牢で、幅広い用途に使い勝手の良い優れた車体パッケージングにより、60年以上にわたりお客様の生活に寄り添い愛されてきました。そして、日本はもとより世界各地から寄せられた多くのご要望や、様々な利用環境に応じてその優れた実用性に磨きをかけながら、今日もお進化と熟成を重ねています。

Hondaがグローバルな企業活動を展開させて間もない1961年、北米市場の要請に応じるかたちで、スーパーカブの派生モデル「CA100T トレール50」が誕生しました。市街地での移動手段にとどまらず、山間部での狩猟や広大な農園管理といった実用領域から、釣行やキャンプなど余暇の楽しみを広げる趣味領域までを視野に、スーパーカブシリーズの活躍するフィールドをさらに広げる新たなコンセプトによって、「CA100T トレール50」は二輪車の新しい需要を創出するきっかけとなります。これを受け、国内でも同様のコンセプトを持つ「ホンダ ハンターカブ」の販売を開始し、以降、大型リアキャリアやアップマフラーを装備するなど、積載性や登坂性能に優れ、不整地での走行に配慮した機構を備えたレジャーモデルとして展開。1964年、北米市場に初めて“CT”の名を冠した「CT200 トレール90」が登場すると、さらなる市場活性化が図られました。その後、国内では1968年に、二輪車で初めてとなる副変速機（スーパートルク）を採用した「ホンダ CT50」を、1981年には、雄大な自然の周辺をゆったりとツーリングする“トレッキングバイク”の入門モデル「ホンダ CT110」が発売され、それぞれがハンターカブの愛称で親しまれてきました。

2020年、この歴史あるHonda二輪のプロダクトブランドを現代の視点と技術で再構築した、新型「CT125・ハンターカブ」を発売いたします。歴代のモデルがその時代背景に沿って豊かなバイクライフを提案してきた様に、CT125・ハンターカブもグローバルモデルとして、現代における多様で个性的なお客様の生活スタイルと調和しながら、日常から非日常までワクワクと心躍る様な体験を共にする良き相棒となり、お客様の生活をより豊かなものにしていく存在となることを願っています。

■CT50 (1968年)



■CT110 (1981年)



■CT125・ハンターカブ (2020年)



スーパーカブが誕生して60周年を迎えた2018年、Hondaは初代スーパーカブ C100のスタイリングモチーフと現代のパーソナルコンピューターに求められる上質感を備えたスーパーカブ C125をグローバルモデルとして発売しました。

スーパーカブ C125は、日米各地域で計画を上回る販売を記録し、市街地のみならずツーリングなど活躍する範囲を拡げる中で、その利便性と上質感を実感いただいております。また、タイではスーパーカブ C125とともにある豊かな日常生活を通して、Hondaの二輪文化を改めて認知いただいております。

私達は、このような現代のスーパーカブシリーズのグローバルな状況を前提として、その世界をさらに拡げることを念頭に「気軽に、楽しく、どこへでも」というイメージを描きました。幅広い方々を“バイクを運転することの楽しさ”へといざない、それをより幅広いシーンで感じていただきたいという想いです。

そしてその想いをコンセプトモデルCT125として「第46回東京モーターショー2019」に出展し、多くのお客様から量産化への期待をいただきました。

CT125・ハンターカブ 開発のねらいは、

## 自然をゆったり楽しむ、トレッキングCub

スーパーカブシリーズならではの普段使いの気軽さに加え、楽しめる場面が一層拡がる機能性を「トレッキング性能」と位置づけ、かつての“CT”の特徴を受け継いだモデルとして提案します。

このねらいを実現するため各技術領域では以下を目指して開発しました。

- 車体 : 行動範囲を拡げる“CT”車体諸元
- パワーユニット : トレッキング&ゆったりツーリングが楽しい“CT”出力特性
- スタイリング : 都会からフィールドまで映える、タフ&モダンな“CT”スタイル
- 電装/他の装備 : 「現代の生活スタイル」との調和と、+αのキャンパシティー

また車名には、多くのお客様が“CT”を呼んでいただいている愛称“ハンターカブ”を取り入れました。郊外へのツーリングや、キャンプ、釣りなど様々なアウトドアレジャーの、より楽しい移動手段として、“その道のちょっと先へ”“自然とやさしく触れ合いたい”と、興味と好奇心が湧いてくるような、充実した休日を過ごす相棒となれることを願っています。



※写真は事前に許可を得た場所で撮影を行っております。

車体のねらいは、

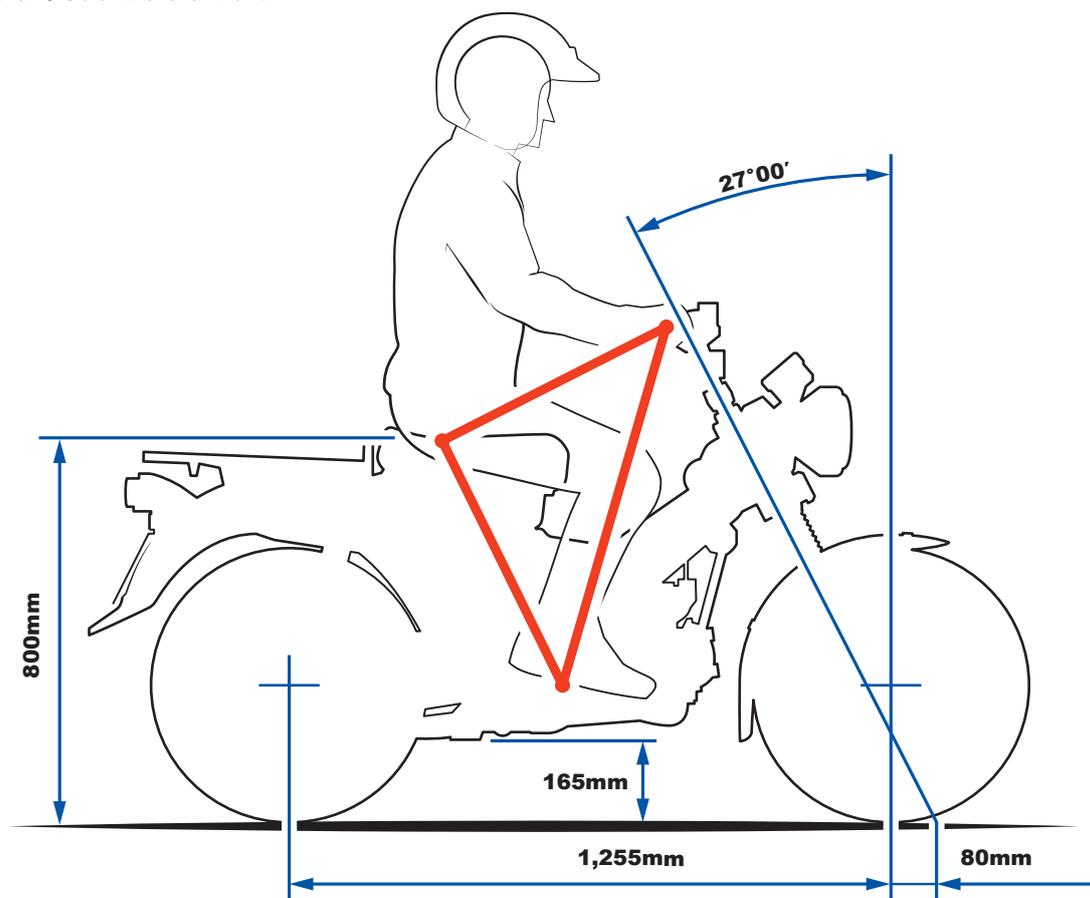
### 行動範囲を広げる“CT”車体諸元

軽快な取り回し性を備えたスーパーカブ共通の車体パッケージングを基本として、より幅広いシチュエーションを想定した車体諸元を設定しました。同クラスのスーパーカブ C125に比べ、ホイールベースを+10mmとなる1255mm、シート高を+20mmとなる800mmとし、アップハンドルを採用。ツーリング先などの自然豊かな風景をゆったりと楽しめる“より見晴らしのよい”ライディングポジションとしました。

また、最低地上高を165mmとする事で、路面の凹凸やギャップのあるシチュエーションでの車体取り扱い性を向上させています。これら車両の性格を決定するディメンション設定とフューエルタンク容量拡大を図りながら、シート形状を工夫することで足着き性にも配慮しています。

また、かつての“CT”の特徴となっていたハイマウント吸気ダクト、アップマフラー、アンダーガードなどの採用により、外観のみならず「トレッキング性能」向上にも大きく寄与しています。

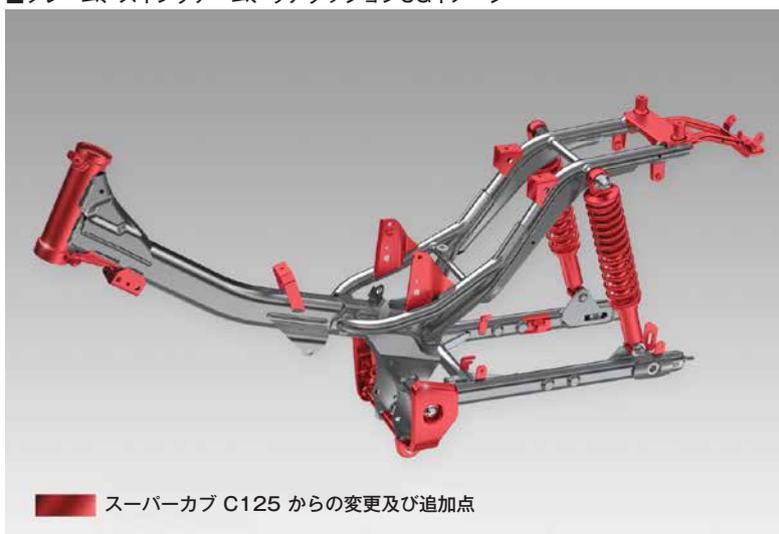
#### ■ライディングポジション／ディメンション



### ●フレーム/スイングアーム

フレームはスーパーカブ C125をベースとして、大型リアキャリア採用に伴いリアフレームを延長。また、スーパーカブ C125のユニットステアから、後述のフロントフォーク形式変更に伴う新規ヘッドパイプと併せたヘッドまわりの補強や、追加されたピボットプレートなどにより未舗装路での安心感向上につながりながら、市街地からトレッキングまで幅広いシーンを想定して剛性バランスの最適化を図りました。

■フレーム、スイングアーム、リアクションCGイメージ



### ●足まわり

CT125・ハンターカブでは一般的なモーターサイクルと同形式のトップブリッジとテレスコピック式フロントフォークを採用することで巡航時やコーナリング時の安心感を高めています。また、フロントサスペンションのストローク量をスーパーカブ C125比+10mmの110mmとし、最低地上高の設定や可倒式ステップの採用などと併せてトレッキングの楽しさに大きく寄与しています。

前後ホイールは塗装仕上げ(マットアクシスグレーメタリック)のスチールリムにステンレススポークを採用。タイヤは、普段の市街地走行から週末ツーリング先の未舗装路まで安心して乗れる性能バランスを求め、前後80/90-17M/C 44Pのセミブロックパターンを選択。さらに、ハンドル切れ角は狭い道などでの切り返しやすさに配慮して左右各45°を確保しました。



※写真は事前に許可を得た場所で撮影を行っております。

●ブレーキ

CT125・ハンターカブでは前後ともディスクブレーキを採用。前φ220mm2ポット、後φ190mmとすることで、荷物積載時や二人乗車時にも十分な制動力を備えています。また、フロントのみ作動する1チャンネルABS\*を標準装備、制動時の安心感を提供します。

※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、無理な運転まで対応できません。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。

■フロントブレーキまわり



■リアブレーキまわり



パワーユニットのねらいは、

## トレッキング&ゆったりツーリングが楽しい“CT”出力特性

エンジンは、世界の市街地の交通環境に調和する動力性能を備え、発進、停止時も変速時の左手によるクラッチ操作を必要としないタイのWave125(4速125cc)をベースとしました。またエンジンの始動は、特にベテランユーザーからの要望が多いセル/キック併用式としました。

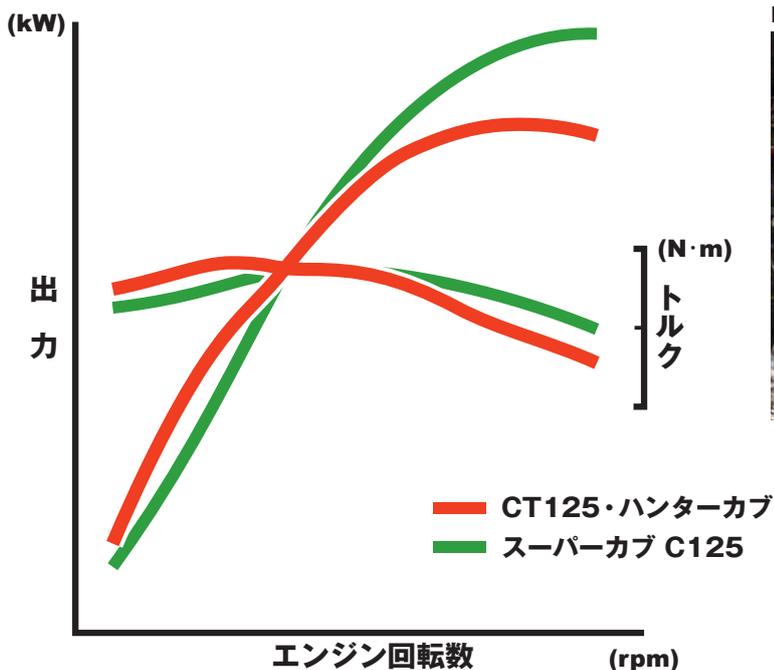
### ●出力特性

出力特性は、市街地での頻繁な発進・停止や、トレッキングからツーリングなど巡航時の楽しさを目指して低中速域の力強さに注力しました。

CT125・ハンターカブでは、他の現行スーパーカブシリーズからエアクリナーとマフラー位置を変更した専用吸排気システムを採用しています。これにより吸気管長をより長くとりながら吸気ダクトの口径や形状のチューニングを図ることで、歯切れあるパルス感とライダーのスロットル操作に対するピックアップの良さを獲得。併せてドリブンスプロケットをスーパーカブ C125の36Tから39Tへと変更し、荷物積載時の登坂路などでの力強さや粘りとともに中低速域を多用する市街地でのキビキビした走りを楽しんでいただける特性としました。

これらにより、モーターサイクルにも通じるようなダイレクトな手応えと、巡航時にはゆったりトコトコ走り続けたいくなるエンジンフィールを提供します。

■出力特性比較イメージ図



■エンジン



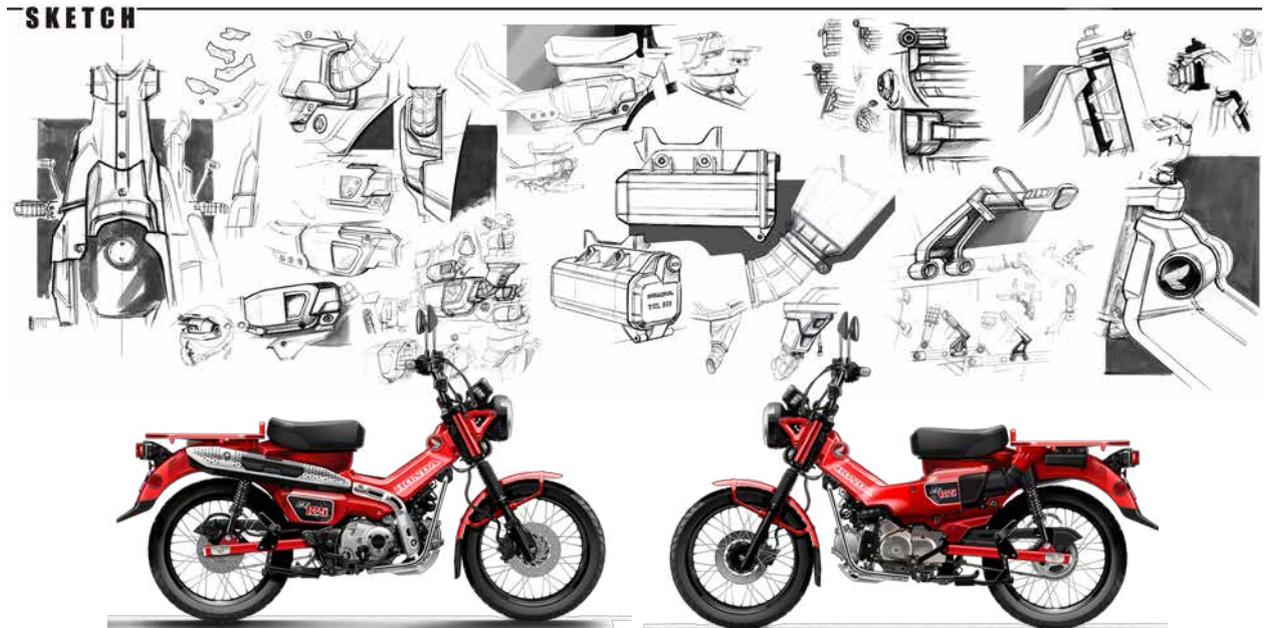
スタイリングのねらいは、

## 都会からフィールドまで映える、タフ&モダンな“CT”スタイル

スタイリングは、かつての“CT”の外観独自性を最大限に尊重しながら、スーパーカブ C125同様、現代の生活スタイルとの調和を図りました。

ボディー各部の面構成をシンプルに仕上げながら、“CT”らしさを特徴づける機能部品であるアップマフラー、エアクリーナーカバー、フューエルタンク、大型リアキャリア、鋼板フロントフェンダーなどを過度に一体化させない造形とすることでタフさと現代的な印象をバランスさせています。併せてウインカーやハンドルグリップのスタイルに至るまで“CT”らしい独自の存在感を主張しています。

### ■イメージスケッチ



### ●カラーリング

カラーリングは2色のバリエーションから選んでいただけます。

また、スーパーカブ C125やモンキー125と同じく、歴史あるプロダクトブランドにふさわしくオールドウィングマークの立体エンブレムを採用するとともに、かつての“CT”を彷彿とさせる「ドロップシャドウ HONDAマーク」を左右メインパイプカバーに配しました。

■グローイングレッド



■マットフレスコブラウン



電装／他の装備のねらいは、

## 「現代の生活スタイル」との調和と、+αのキャパシティ

CT125・ハンターカブでは「トレッキング性能」とともに、“現代のCT”にふさわしい装備を搭載し、より安心で快適な使い勝手を提供します。

### ●LED灯火器

CT125・ハンターカブでは全灯火器にLEDを採用。四角く大面積のウインカーは、現代の技術でかつての“CT”の特徴の一つを再現し、同じくLEDの前後灯火器と併せ、耐久性向上と省電力化を図りました。

■ヘッドライト&フロントウインカー



■テールランプ&リアウインカー



※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。

### ●大型リアキャリア

様々な趣味の道具を積載できるよう幅409mm×前後477mmの専用大型リアキャリアを採用しました。

■リアキャリア



### ●ピリオンステップ

ピリオンステップを装備することで、必要に応じて、二人乗車を可能としています。

■ピリオンステップ



### ●フューエルタンク

フューエルタンクは容量を5.3Lに設定。一回の給油に対する航続距離を向上\*させ、長距離ツーリング等での安心感をより高めています。

※スーパーカブ C125と比較

### 主な純正アクセサリ

以下のオプションを装着した際の安心感を高めるために、スーパーカブ C125よりもさらにACGの発電量を増やしました(152W→190W)。

#### ●アクセサリソケット

(グリップヒーターとの併用不可)

メーター左側スペースに装備できるアクセサリソケット\*。モバイル機器などの充電を可能とし、アウトドアで過ごす際などの使い勝手を向上させました。

※特許出願中

■アクセサリソケット



#### ●グリップヒーター

(アクセサリソケットとの併用不可)

冬期や気温変化の大きな長距離ツーリングなどで、ハンドルを握る手の冷えを軽減します。

■グリップヒーター



## 主要諸元

# CT125

CT125・ハンターカブ 主要諸元		CT125・ハンターカブ
車名・型式		ホンダ・2BJ-JA55
全長(mm)		1,960
全幅(mm)		805
全高(mm)		1,085
軸距(mm)		1,255
最低地上高(mm)*		165
シート高(mm)*		800
車両重量(kg)		120
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)	61.0 (60) <2名乗車時>
	WMTCモード値*(クラス)*3	67.2 (クラス1) <1名乗車時>
最小回転半径(m)		1.9
エンジン型式		JA55E
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> )		124
内径×行程(mm)		52.4×57.9
圧縮比*		9.3
最高出力(kW [PS]/rpm)		6.5[8.8]/7,000
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		11[1.1]/4,500
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(キック式併設)
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)		5.3
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4段リターン*
変速比	1速	2.500
	2速	1.550
	3速	1.150
	4速	0.923
減速比(1次*/2次)		3.350/2.785
キャスター角(度)*		27°00'
トレール量(mm)*		80
タイヤ	前	80/90-17M/C 44P
	後	80/90-17M/C 44P
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	油圧式ディスク
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム式
フレーム形式		バックボーン

\*走行中はリターン式で停車時のみロータリー式になるチェンジ機構です。

■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 Manufacturing 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。

### 燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多岐にわたる機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/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。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※写真は事前に許可を得た場所で撮影を行っております。 ※ハンターカブ、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。