

HAWK 11

HAWK 11

製品説明書



●背景

「HAWK 11」は、グローバルな市場トレンドなどを基にした通常の量産機種開発における企画プロセスとは異なり、新技術/商品/サービスなどの社内提案活動から生まれた商品のアイデアを、アーキテクチャー シリーズ プロジェクト (ASP)*として具現化した日本市場専用モデルです。

※ アーキテクチャー シリーズ プロジェクト (ASP): Honda二輪事業活動のひとつ。既存のアーキテクチャー (フレーム、エンジン、足まわりなどから構成される車体) を活用しながら、現行ラインアップとは異なる位置づけの派生機種展開として、市場規模/設定台数に対応した造り方などの検討成果も取り入れた開発を行うこと。

●モデルコンセプト

- ・若い頃から趣味としてバイクを乗り継ぎ、いつの間にか“上がりのバイク”が視野に入る年齢になった。
- ・“豊かなトルク”と“パラレルツインのパルス”を持つ「CRF1100L Africa Twin」(以下アフリカツイン)のエンジンでワインディングを楽しみたい。
- ・Hondaのバイクに新しい“ヒネリ”が欲しい。

などの動機から、

「バイクを乗り継いできた大人の、革ジャン姿が似合うようなスポーツモデル」
をイメージしました。

モデルコンセプトは

速くない、でも少し速い

大人の、つかの間の至福

創りたかったのは「凄いやバイク」ではなく、半日の自由を見つけ、出掛けて「楽しいバイク」です。

その意味から、夢のバイクというよりも、経験を経て「バイクと付き合える時間」を熟知した大人のライダーに向け、彼らの生活と折り合うスタイルを提案したいと考えました。

●ネーミング

Hondaのパラレルツインロードスポーツとして、日本のベテラン世代の記憶に残る“HAWK”の名を冠し、排気量クラスをイメージさせる11と組み合わせました。

■HAWK 11



●車体概要

HAWK 11の車体は、アフリカツインの車体をオンロード向けに適合させた「NT1100」のフレーム/足まわりをベースに、よりワインディングでの走りを楽しめるディメンションに再構成したものです。

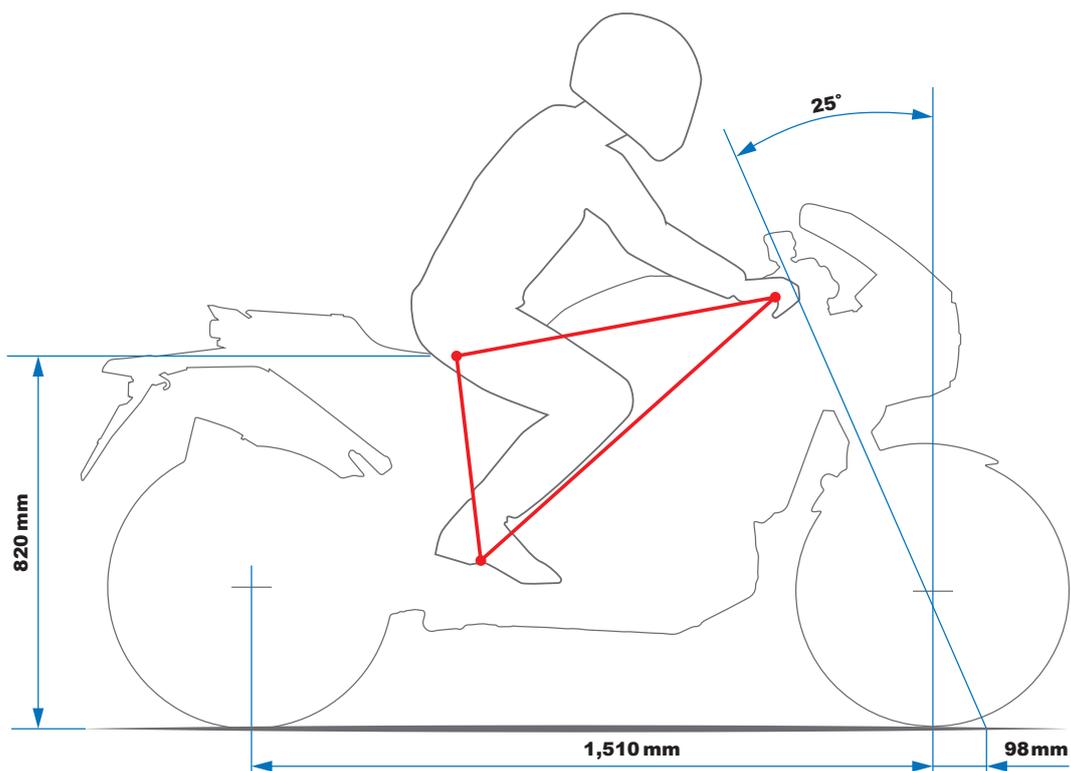
具体的には、前後のサスペンションセッティングを変更し、キャスト角をNT1100比で 1.5° （アフリカツイン比 2.5° ）立てた 25° に設定。併せてライディングポジションを前傾姿勢とすることで、求めるハンドリング特性を獲得しています。また、デザイナーの描く姿に沿ってシートレール後端を約 100mm 短縮しました。これらによりベース車両とは異なる、よりライダー主体で軽快な走りを提供します。

上記に伴う主な車体新規部位は以下となります。

- ・トップブリッジ
- ・セパレートハンドル
- ・ミラー構成
- ・ステップブラケット

さらに、サイレンサーはNT1100と共用することで、低音の効いた味わい深い排気サウンドを踏襲しながら取り付け角度をアップさせ、より深い 41.5° のバンク角を確保。加えてディメンション変更に伴いフューエルタンクとエアクリーナーを新設計し、ラジエーターの幅はロケットカウルとのマッチングを図るためにNT1100比 -60mm としました。

■ディメンション、ライディングポジション



●パワーユニット概要

エンジンは、6速マニュアルミッション仕様を採用。スロットルバイワイヤ (TBW) によるスポーツバイクらしいダイレクトなスロットルレスポンスの作り込みで、ライダーの入力に応じたエンジン回転数からくる駆動力を路面に伝えながら、ライディングモード^{※1}による出力特性の選択により、より嗜好に沿った走りを提供します。

さらに、4段階切り替え (含OFF) 可能なHonda セレクトアブルトルク コントロール (HSTC) ^{※2}/ウイリーコントロールによる安心感も兼ね備えた仕様としました。

※1. HAWK 11のライディングモード: パワー(P)、エンジンブレーキ(EB)、HSTC/ウイリーコントロール(T)の制御レベルを組み合わせたSPORT、STANDARD、RAIN各モードと、ライダー任意の制御レベルを選択保存可能なUSERの計4種類を搭載。

※2. Honda セレクトアブルトルク コントロールはスリップやウイリー挙動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、Honda セレクトアブルトルク コントロールを装備していない車両と同様に、無理な運転まで対応できません。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。

■水冷4ストロークOHC(ユニカム)4バルブ直列2気筒エンジン



HAWK 11のスタイリングデザインにあたっては、必要とされる機能性を踏まえた上で、よりパーソナルな心情を満たすことを重視。「走りの楽しみを忘れない大人のバイク」であることの象徴として、ロケットカウル採用を前提としながらも、一般的にそれがイメージさせる既存の様式に縛られることなく現代のマシンとして作り上げました。

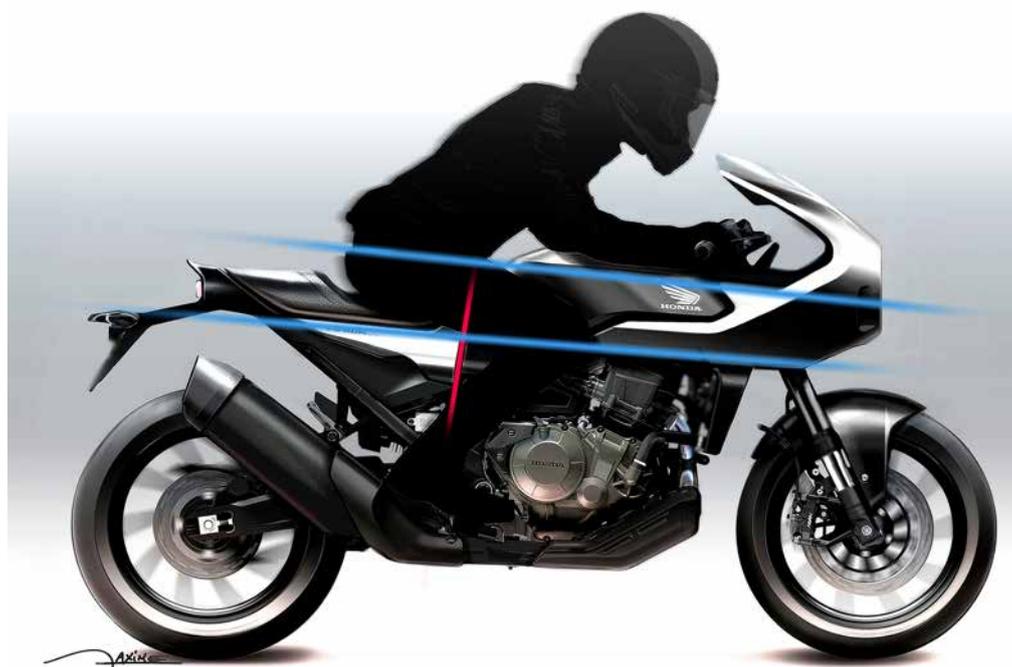
■イメージスケッチ (スタイリング)



馴染みのワインディングの景色がひときわ美しく映り込む、ロケットカウルやタンク上面の大きく緩やかな曲面により、走行時のみならず、ひとしきり走った後の充足感までも重視した仕上がりとなりました。

ライダーの収まりの良いシルエットの中に、サイドビューでボディー前後方向にわたる水平方向のラインと、ピボットプレート後端からタンク、シートを分ける垂直方向のラインとの大胆な交差を基調としたパーツ構成から成り立っています。

■イメージスケッチ (ライディング)



スタイリング (2)

HAWK11

スタイリング手法は、大きく緩やかな曲面とシャープなエッジを自在に組み合わせたモダンな面構成や、隣り合うパーツ双方の端末ラインをあえて一体化させないディテールなど、既成の手法にとられない処理とすることで、デザイナーのひらめきをよりダイレクトに具現化しています。

また、国内専用モデルとしての生産ボリュームを前提に、ロケットカウルとリアカウルをFRP製としました。これにより通常量産における樹脂成型の金型方案から解放され、パーティングライン(継ぎ目)のない、巻き込むような立体的な造形を一体成型することが可能となりました。

これらによりHAWK 11は、既存のモデルとは異なるカスタム的な性格を持った、よりプライベートな嗜好に合わせたマシンであることを表現しています。



HAWK 11では、経験豊かなライダーに乗りこなされている「解放された特別な時間」を思い描き、2種類のカラーバリエーションを用意しました。

「パールホークスアイブルー」

わずかに渋味を含む、陰影の深い落ち着いたブルーと、ロケットカウルを縁取る高輝度シルバーによるツートーンカラー。ワインディングの木漏れ日がカウルやタンクに映り込む姿がひととき美しい色調としました。



「グラファイトブラック」

ライダーから見てボディのインテリア側とエクステリア側を分けたモトーンの配色によるストイックで硬質な印象のカラーリング。ロケットカウルの塗り分けによりフロントからリアに力強く抜けていく水平基調のダイレクションを強調しています。



主要諸元



HAWK 11 主要諸元		HAWK 11
車名・型式		ホンダ・8BL-SC85
全長 (mm)		2,190
全幅 (mm)		710
全高 (mm)		1,160
軸距 (mm)		1,510
最低地上高 (mm)*		200
シート高 (mm)*		820
車両重量 (kg)		214
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)	33.5 (60) (2名乗車時)
	WMTCモード値*(クラス)*3	21.2 (クラス 3-2) (1名乗車時)
最小回転半径 (m)		3.4
エンジン型式		SC84E
エンジン種類		水冷4ストロークOHC (ユニカム) 4バルブ直列2気筒
総排気量 (cm ³)		1,082
内径×行程 (mm)		92.0×81.4
圧縮比*		10.1
最高出力 (kW [PS]/rpm)		75 [102]/7,500
最大トルク (N・m [kgf・m]/rpm)		104 [10.6]/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)		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	2.866
	2速	1.888
	3速	1.480
	4速	1.230
	5速	1.064
	6速	0.972
減速比 (1次*/2次)		1.717/2.470
キャスト角 (度)*		25°00'
トレール量 (mm)*		98
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 (プロリンク)
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。

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量にも多い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 (<https://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。

※HAWK、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。