HONDA
The Power of Dreams

PRESS INFORMATION
December 2021

NT1100

製品説明書

NT1100（海外仕様車）

※本製品説明書に掲載されているNT1100の製品写真は一部海外仕様車です。

本田技研工業株式会社 二輪事業本部 ブランド戦略課
本田技研工業株式会社 二輪事業本部 ものづくりセンター
株式会社ホンダモーターサイクルジャパン 企画部 パブリックリレーション課

はじめに

Hondaはこれまで欧州市場においてオールラウンドに使えるツーリングモデルとしてNTシリーズ（NT650V Deauville 1998～2005、NT700V Deauville 2006～2013）を販売してきました。日常の通勤で市街地を走行する際の実用性や週末の長距離ツーリングを楽しめる快適性と積載性を融合し、幅広いシチュエーションで気軽に扱える使い勝手の良さを評価いただき、今も多くの愛好家の方にお乗りいただいています。

多くのお客様から “毎日の移動で疲れたくない” “週末はパートナーと一緒に楽しい時間を過ごしたい” との強いご要望から、開発キーワードを「快適性」、「多用途性」、「最新のオンロードスタイル」とし、これらを高い次元でバランスさせた、次世代スポーツツアラーの開発を行いました。

今回、先進の技術でスポーツとツアラーの融合を具現化し、さまざまなシチュエーションにおいて快適で安心して楽しく、時にはエキサイティングなライディングを可能とした “次世代スポーツツアラーNT1100” を提案します。

■NT1100（海外仕様車／オプション装着車）

■NT1100（海外仕様車／オプション装着車）

開発のねらい

コンセプトフレーズは

「Weekday express, Weekend expedition」

NT1100の開発チームは、次世代スポーツツアラーとして提案したい価値を“「日常の扱いやすさ」と「長距離走行の快適さ」の両立” と考え、完成車パッケージングとして“快適性”と “多用途性”を高次元でバランスさせることを開発の重要ポイントと定めました。

そこで掲げた開発コンセプトが「Weekday express, Weekend expedition」。平日の通勤などを快速、快適に、休日のツーリングは移動距離を気にせず上質な時間を楽しむ。そんな日々を活き活きと過ごす人にとって頼れる相棒のような存在となるモデルを目指しました。

快適性と多用途性を高次元で両立するために具現化した魅力は大きく「デザイン」、「車体、足まわり」、「パワーユニット」、「先進装備」など、車両全ての領域にわたります。

①デザイン

・見ただけで快適性を予感させる大型スクリーンとクリーンな面構成からなる新世代ツアラースタイル

・新規開発色の採用

②完成車領域（車体、足まわり）

・快適で上質なクルージングを楽しめる防風性能

・アップライトなライディングポジションと高いアイポイントで得られる開放感と高い視認性

・長時間乗車の疲労を軽減するシート性能

・幅広い路面状況を想定した150㎜のロングストロークサスペンションがもたらす快適な乗り心地

・20Lの燃料タンクによる安心の航続距離

③パワーユニット領域

・1,082cm³エンジンのトルクがもたらす余裕のある加速性能

・吸気、排気系の専用設計による、気持ち良く走れるドライバビリティーと上質なサウンド

④先進装備の採用

・6.5インチタッチパネル式フルカラーTFT液晶ディスプレイ（Apple CarPlay®*1、Android Auto™*2対応）

・Dual Clutch Transmission（DCT）標準装備

・Honda セレクタブル トルク コントロール（HSTC）

・ライディングモードセレクト

・エマージェンシーストップシグナル

・クルーズコントロール

・オートウインカーキャンセル

＊1 iPhone 、Apple CarPlay®は、Apple Inc.の商標です。

＊2 Android™、Android Auto™ は、Google LLC の商標です。

■NT1100（海外仕様車／オプション装着車）

スタイリング（1）

●スタイリング

デザインコンセプトは

PROACTIVE COMFORT

威風堂々としたフォルムは、防風性能と軽快感のベストバランス追求により、優れた空力特性を実現。ライダーを中心に造形された抑揚のあるプロポーションと、ライダーを包み込むようなディティール形状は、ウインドプロテクション性能を最大化するようにデザインされ、快適性を提供します。

躍動感あるシルエットはアクティブな走りを、エレガントでモダンな面構成は大人の上質感を演出し、ダイナミズムとエレガンスを表現したスタイリングとなっています。

スタイリング（2）

●デザインのポイント

①フェアリング

大排気量車らしいグラマラスなボリューム感はウインドプロテクション向上に寄与しています。

②ディフレクター

UPPER：腕まわりのウインドプロテクションに寄与しています。

LOWER：一体感があり洗練されたデザインでありながら、足まわりのウインドプロテクションに寄与しています。

③シート

メ　イ　ン　：クッションの厚みを最適化し高い快適性を実現しながら、ツートーン仕様により、軽快なデザインになっています。
足を下ろした時のスリムさと、乗車時の広さを両立させた形状としています。

パッセンジャー：クッションの厚みや広さ、傾斜角の最適化による快適性を図りました。
パッセンジャーシート前面には「NT」のロゴをさりげなく配置しています。

④エキゾーストマフラー

水平基調に低くデザインすることで落ち着いたスタイリングを演出するとともに、別売の純正パニアケースの容積を最大限に確保しています。

カラーリング

●カラーリングのねらい

モダンなスポーティーさとエレガンスを表現することを目指しました。

グラフィックは使用せず、ロゴ表現も控えめに配置することで、スポーティーかつ落ち着いた上質感を表現しています。

■マットイリジウムグレーメタリック

マットな仕上げでモダンな印象を与える一方、
非常に高い反射率を持っています。
この効果により、表面形状の変化が強調され、
ボディーの抑揚がダイナミックに表現されます。
また、黒色部品にマッチすることで、
モダンなイメージを与えています。

■パールグレアホワイト

クラシックでエレガントな色合いです。
パール効果により高品位でスポーティーな
印象を与えています。

車体、足まわり（1）

●車体パッケージング

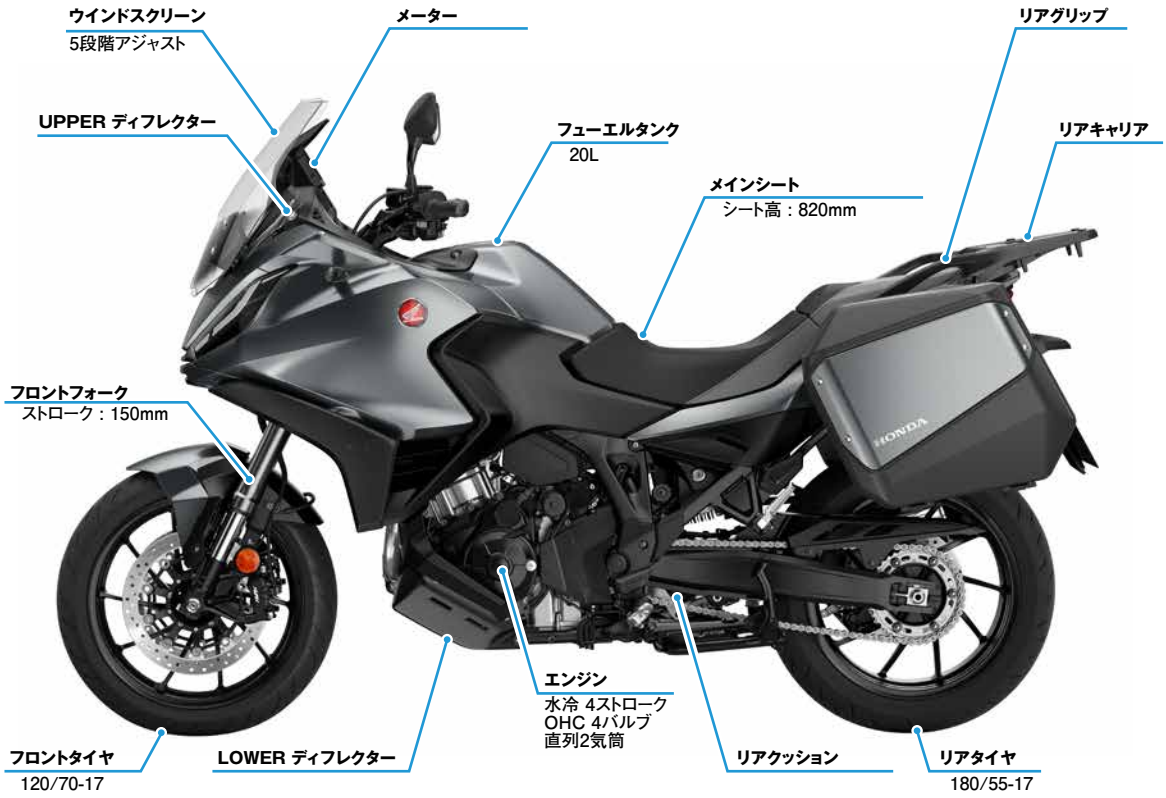
市街地における扱いやすさと、さまざまな速度域での快適で安定感のある走行を両立する車体パッケージを実現するため、新設計のパーツを最適に配置することでマスの集中を図り、高速巡航時の安定感と市街地走行やワインディング走行時の軽快性をバランスさせたハンドリングとしています。

●日常の通勤などのシチュエーションでの快速な移動に寄与

・820㎜のシート高とシート形状の最適化による乗り降りのしやすさ
・さまざまな情報を得られるタッチパネル式フルカラーTFT液晶ディスプレイ
・軽快なハンドリングと高い安心感を両立するフロント120/70-17、リア180/55-17のタイヤサイズ
・濡れた路面を走行時、足元への泥水の巻き上げを軽減するLOWERディフレクター

●週末のツーリングなど長距離走行での快適性や連続航続距離に寄与

・5段階アジャストが可能な可動式大型スクリーン（アジャスト可変高さ165㎜）
・腕まわりの風当たりを軽減させる UPPERディフレクター
・150㎜のロングストローク前後サスペンション
・大容量20Lの燃料タンク
・74㎜厚の快適なメインシート
・60㎜厚の快適なパッセンジャーシート
・別売純正トップボックスおよびパニアケースの取付けやすさを考慮したリアキャリアまわり
・人間工学に基づきパッセンジャーの居住性に配慮したリアグリップ



※写真は海外仕様車／オプション装着車

車体、足まわり（2）

●ディメンション／ライディングポジション

NT1100は通勤時の市街地走行から週末のツーリングまで多用途に使えるよう、軽快性･取り回しの良さを狙い、キャスター角：26°30′、トレール：108㎜に設定。積載時の安定感を確保するため、前輪分担荷重を51％としました。さまざまな路面環境で快適に走れるようにサスペンションストロークを長く確保し（前後アクスルストローク150㎜）、最低地上高も173㎜とすることで、荒れた路面等のギャップを走行することも考慮しています。

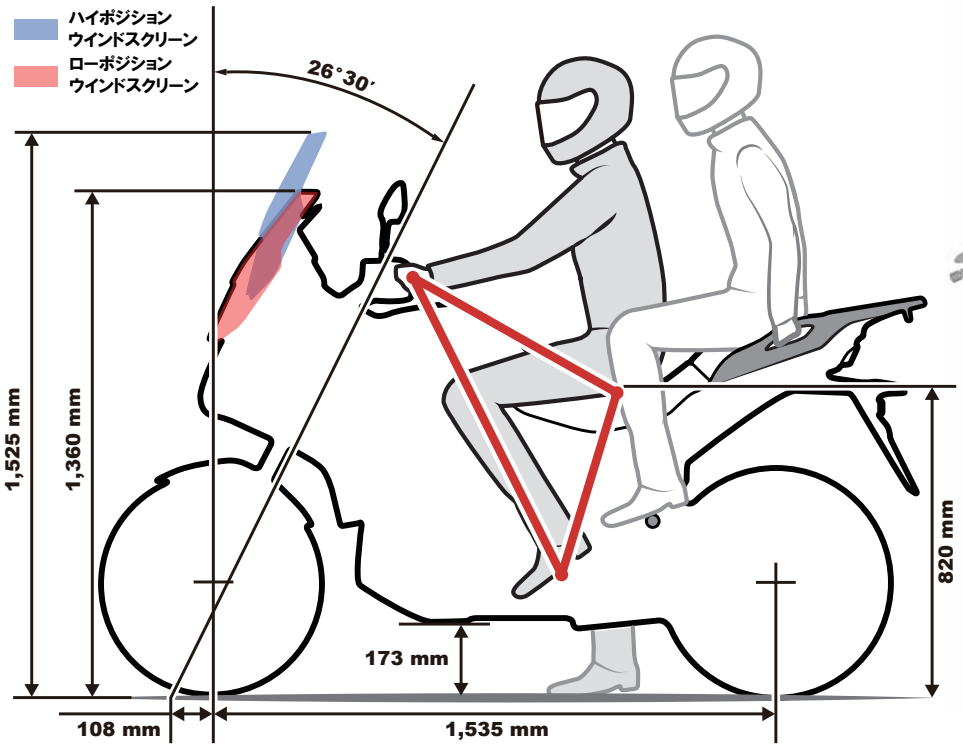
日々のライディングを気軽に、快適に乗れるよう、アップライトなライディングポジションとし、腰への負担を軽減するために、上半身の前傾角を約5度とすることで、街中から長時間のライディングでも疲れにくい、高い快適性に寄与しています。シート高を820㎜に抑え、シート形状とあわせ各部配置を最適化することで足つき性に配慮しています。

幅広、高剛性のアルミテーパーハンドルとハンドルライザーは新規設計とし、ラバーマウント構造を採用。路面からのインフォメーションを適度にフィードバックしつつも、疲労の原因となる不快な振動を抑制することで快適で安心感の高いハンドリングに寄与しています。また、ハンドル転舵角を38°と大きめに設定することで小回りのしさすさや、市街地等での扱いやすさに貢献しています。

ステップは長距離走行でも疲れにくい位置に最適化するため新規設計とし、ステップラバーも新規設計とすることで、不快な振動を抑制し、高い快適性に寄与しています。

リアグリップは、パッセンジャーがしっかり握れた上で快適な着座を妨げず、かつ、乗車/降車時の足の当たりにくさに配慮した形状とすることで、長距離走行におけるパッセンジャーの快適性と安心感に寄与してします。

■ディメンション／ライディングポジション



■シートまわり幅イメージ

●ウインドスクリーン

スクリーンは可動式で、ライダーの好みに合わせ、高さと角度を5段階に手動調整することが可能です。

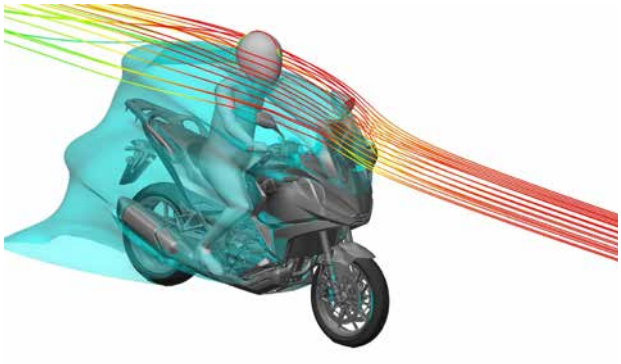
ローポジションは肩の高さに風の流線を調整することで、爽快に風を感じられることに寄与しています。ハイポジションにおけるスクリーン上端部の高さはローポジションに対して＋165㎜とし、角度も適切に変化させることで防風性能を向上させ、高速巡航時の優れた快適性に寄与しています。

165㎜の広い可動範囲により、ライダーの体格や好み、シチュエーションに合わせたスクリーンポジションを選択することが可能です。

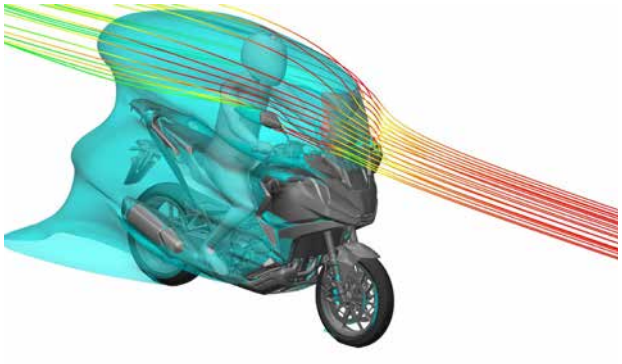
■スクリーン ローポジション

■スクリーン ハイポジション

■ローポジションエアフローイメージ



■ハイポジションエアフローイメージ



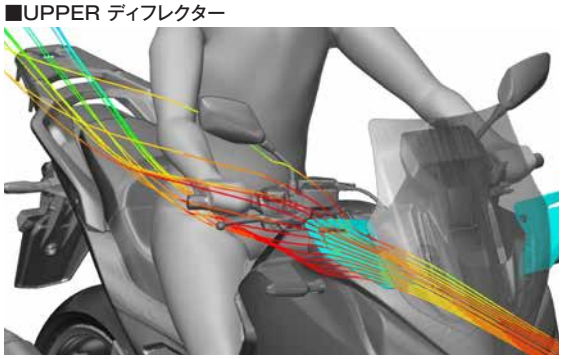
●UPPER ディフレクター

腕まわりの防風性能を向上させることで、クルージング時の優れた快適性に寄与するとともに、冬期の防寒性能にも寄与しています。

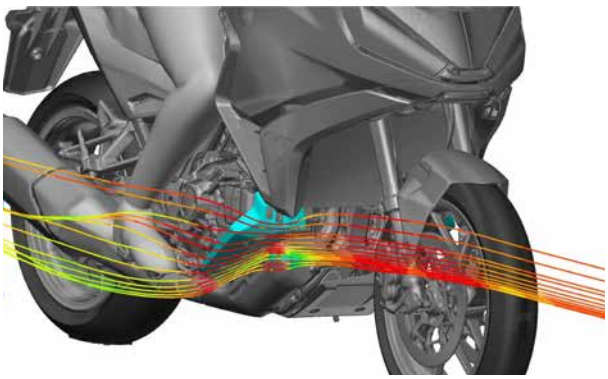
●LOWER ディフレクター

足元の防風性能を向上させることで、クルージング時の優れた快適性に寄与するとともに、雨天走行時や、濡れた路面を走行しているときの泥水の巻き上げによる足元の汚れ軽減にも寄与しています。

■UPPER ディフレクター



■LOWER ディフレクター



●足まわり

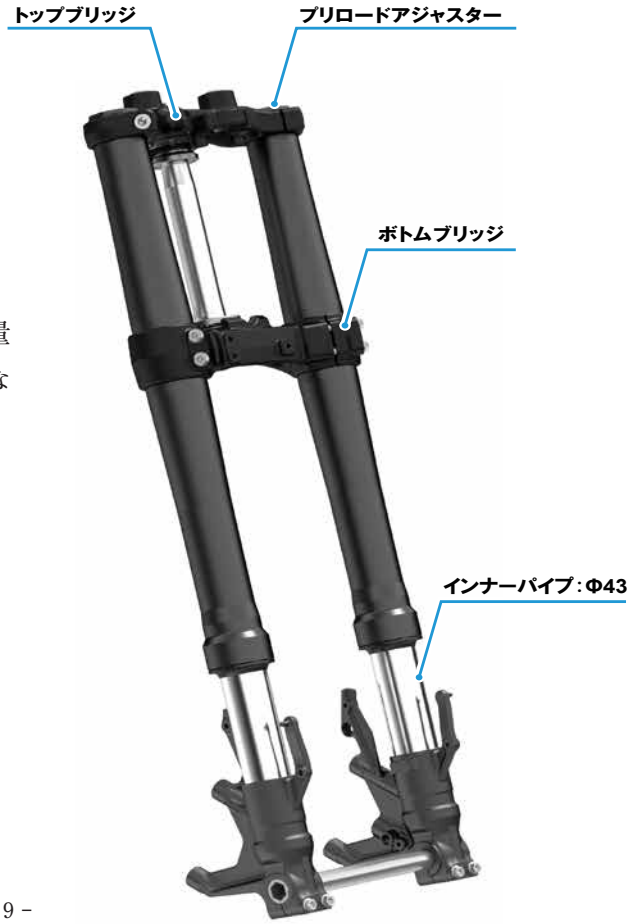
街中での機動性と高速道路での安定感を高次元で両立しながら快適な乗り心地を実現するため、前後足まわりの各部品を新設計しました。

●フロントフォーク

インナーパイプ径：Φ43、ストローク：150㎜の倒立式SHOWA（日立Astemo株式会社）製SFF-BP※1を採用。市街地、高速道路、ワインディングといった、さまざまな道におけるスピードレンジで上質な乗り心地を実現しています。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S.F.F.（Separate Function front Fork）構造により、摺動抵抗の低減と軽量化を可能とし、完成車のマス集中に寄与しています。また、減衰機構はピストン径を拡大したBig Piston Front Fork構造により、乗り心地向上に寄与しています。

※1 SFF-BPは日立Astemo株式会社の登録商標です。

■SFF-BPフロントフォーク構成



●トップブリッジ／ボトムブリッジ

トップブリッジ、ボトムブリッジともに新設計。軽量なアルミ製とすることで操舵慣性を低減。リニアなハンドリングに寄与しています。

●リアクッション

ロッド径：Φ14、アクスルトラベル：150㎜のシングルチューブ分離加圧式を採用。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。

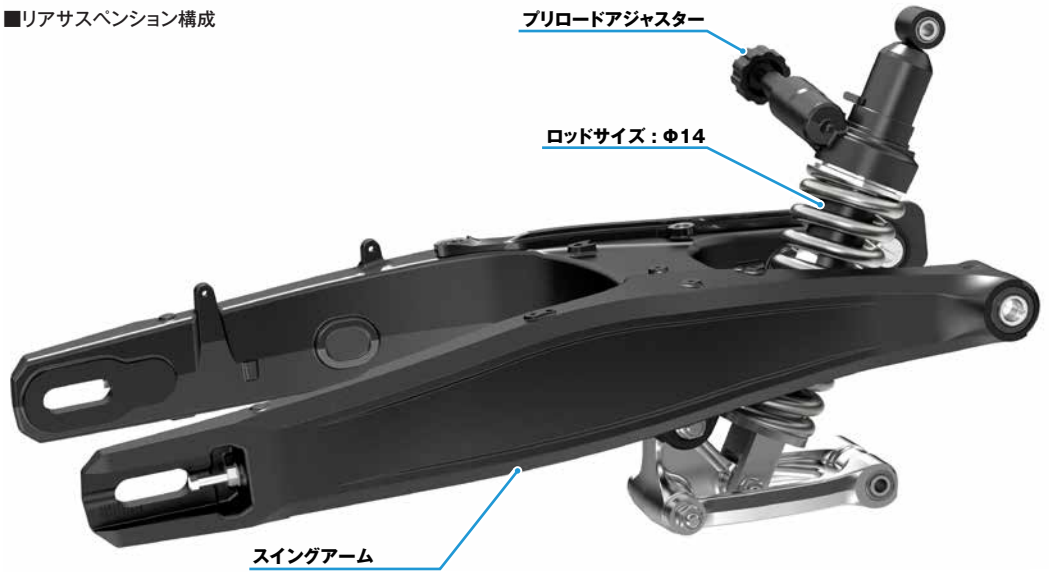
ダイヤル式油圧式プリロードアジャスターにより、積載状態や路面状況に応じ、乗車時の車体姿勢調整をスムーズに行うことが可能です。

※写真は海外仕様車

●スイングアーム

滑らかな曲線で構成された新設計のアルミ鋳造製スイングアームはGDC製法で作られ、軽量化と最適な剛性バランスを実現しています。

■リアサスペンション構成



●タイヤ／ホイール

タイヤは、フロント120/70-17、リア180/55-17のサイズを採用。ホイールはフロントハブ中心部などを砂中子により中空とした『ファインダイキャスト製法』を採用し軽量化を図るとともに、スポーク形状は正面から見てスポークがリムに斜めに接する『スポーク部交差形状』を採用することで、直進時の路面振動をしなやかに受け止め、旋回時には高い剛性感を発揮。快適な乗心地と高い安心感を両立させています。

●ブレーキ

フロントには軽量で高剛性のNISSIN（日立Astemo株式会社）製対向ピストン 4ポット ラジアルマウントキャリパーとΦ310mmのダブルディスクを採用。リアには1ポットキャリパーとΦ256mmのシングルディスクを採用しました。

これらによる充分かつ、リニアな効力特性により制動時の穏やかな車体挙動の実現に貢献し、安心感をもってライディングを楽しむことができます。

●ABS※

ABSを標準設定しています。急制動時や雨天時の滑りやすい路面状況などのさまざまなシチュエーションで安心感のあるブレーキ操作を可能としています。

※ 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（CGイメージ）

■フロントホイールまわり（CGイメージ）

●パワーユニット

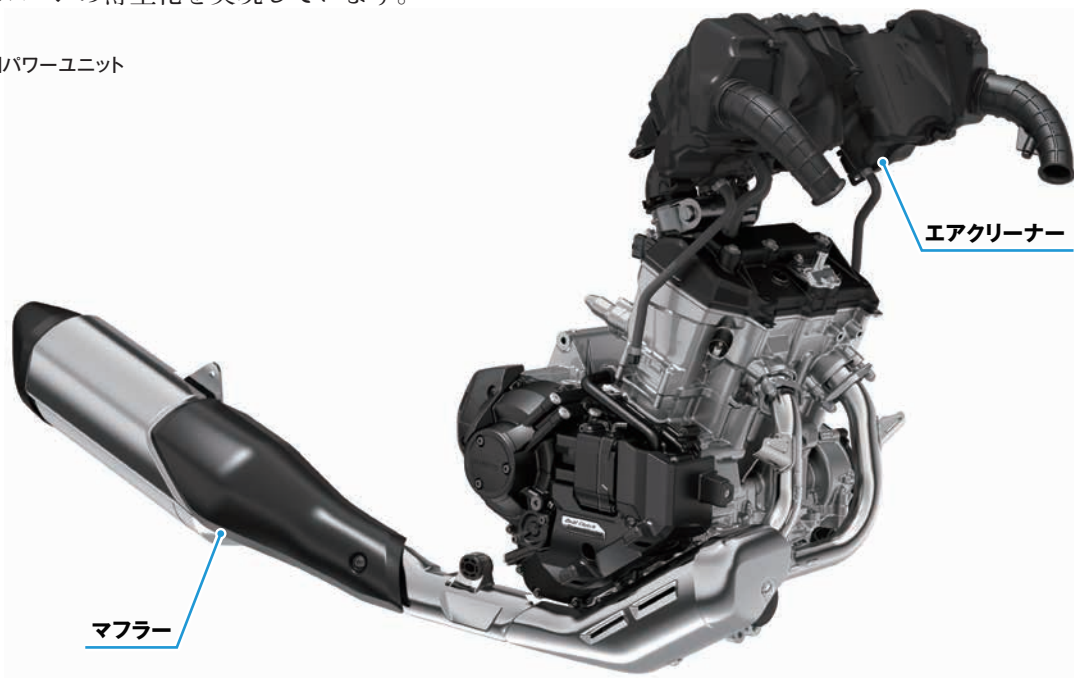
エンジンは、水冷4ストロークOHC（ユニカム）4バルブ直列二気筒、排気量1,082cm³を採用。

270° 位相クランクの不等間隔爆発は独特のフィーリングがあり、加速時にリアタイヤからのトラクション感を感じやすく、心地よいリズミカルなパルス感によりクルージングが楽しくなります。

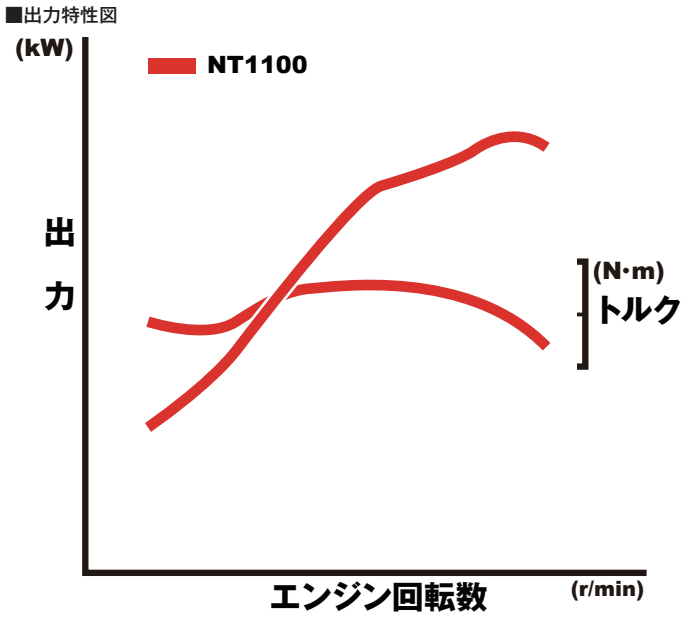
吸気系、排気系を専用設計とし、迫力がありながらも、ジェントルなサウンドを演出するとともに、低速から豊かで幅広く使えるトルクと、高回転までスムーズに回る特性を持たせることで、力強くスポーティーな走りを楽しめるパワーユニットとしました。

完成車要求からくるエンジン搭載位置に応えるべく、エンジン全高を低くおさえコンパクト化を図りました。動弁系にはユニカム形式を採用。クランクケース内蔵オイルタンク式ドライサンプ構造を搭載しオイルパンの薄型化を実現しています。

■パワーユニット



■出力特性図



●Dual Clutch Transmission（DCT）

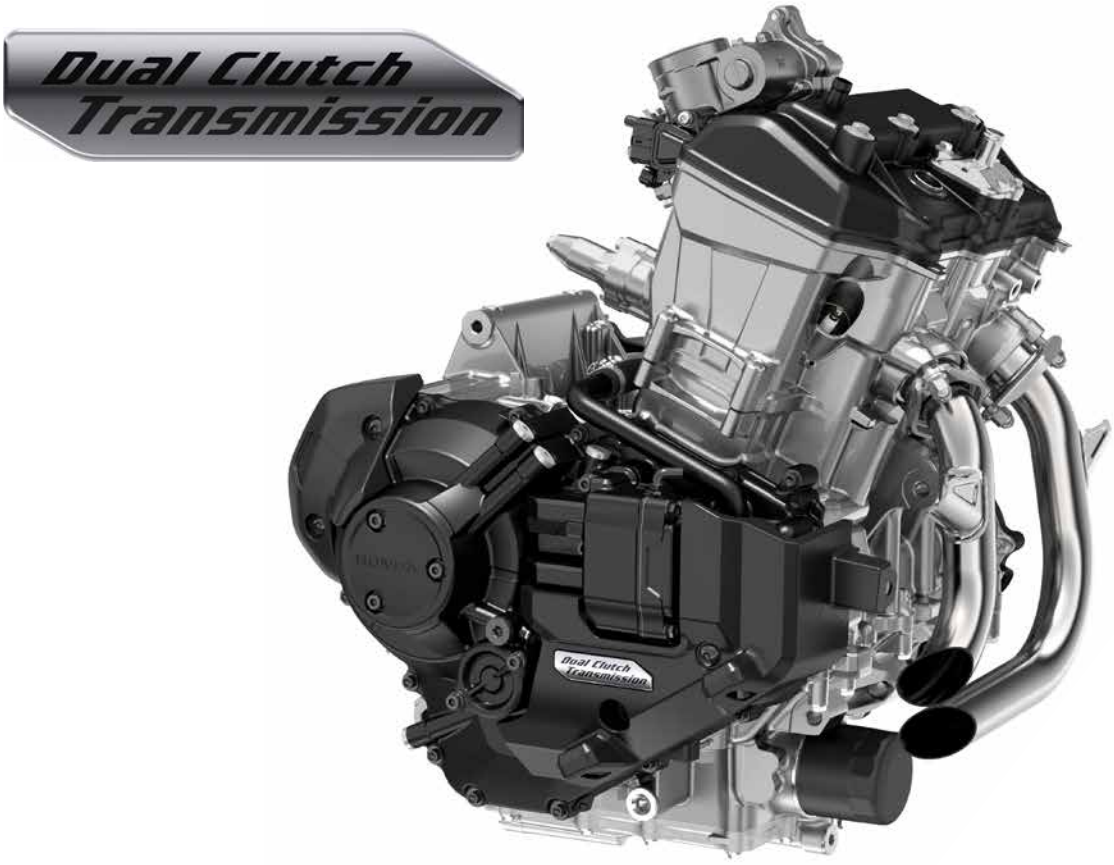
DCTは、二輪車ではHondaだけが採用している先進技術です。クラッチレバーとチェンジペダルによる一連の変速操作を自動化することで、ライダーはスロットル操作やハンドリングなど他の車体操作に集中でき、より確実に、安心感をもってファンライドを楽しめます。

DCTは、通常のトランスミッションのギア構成をベースに、奇数段(1,3,5速)用と偶数段(2,4,6速)用の2つのクラッチを備え、それぞれに対応するメインシャフトは、同軸で2本設けた構造を採用しています。変速時には油圧制御によってそれぞれが受け持つ変速ギアのクラッチ作動を連携させることで、スポーツ走行も楽しめるダイレクトな駆動力を発揮します。

また、駆動力が途切れることがないシームレスな変速により、変速時のショックがなく快適に加減速することができます。これによりタンデム走行で起こりがちなシフトチェンジ時のライダーとパッセンジャーのヘルメットがコツコツと当たる不快さを軽減させ、パッセンジャーへも快適性を提供します。

NT1100のDCTには、4つの自動変速モードと、ハンドルについたスイッチでギアの任意選択が可能となるマニュアルモードを用意しています。

■エンジン外観



●DCT制御

二つのクラッチの切り替えにより、駆動力の途切れない、スムーズで素早い変速を追求したDCTは、好みや状況に合わせて走行モードを選択する事ができます。

○ATモード

通常走行に適した「Dモード」と、スポーティーな走行に適した「Sモード」を採用。
ライダーの操作から走行環境を判断し、状況に応じて適切なシフトアップ/ダウンを自動的に行います。

・Dモード：幅広いシーンに適応するモード。市街地走行や高速での快適なクルージングや燃費を意識した走行に適しています。

・Sモード：高い回転数、低いギアで走行するシーンにあったモード。ワインディングでのスポーティーな走行、高速道路の合流や追い越しでの加速など、Sモードではシフトタイミングの設定が異なる３つのレベルを選択できるようにしました。よりスポーティーに高回転域を多用するレベルから、中回転域をメインとしてトルクフルに走行できるレベルまで、ライダーの好みに応じた選択を可能とし、走りのバリエーションを広げています。

○MTモード

左ハンドルスイッチに配置したシフトスイッチを操作することで、任意に変速できる「MTモード」を設定。

■DCT制御モード

モード			
AT	Dモード		通常走行時に選択、余裕のある快適な走行が可能 Sモードより低燃費
	Sモード	S 1	中回転域をメインとした控えめなスポーツ設定
		S 2	レベル1と3の中間的なスポーツ設定
		S 3	高回転域を多用する最もスポーツ性を追求した設定
MT			ライダー自らの意思で好みのギアを選択しながら 走行が可能

●ヘッドライト／デイタイムランニングライト（DRL）

ヘッドライトは視認性/被視認性ともに優れ、NT1100の表情を際立たせるDRL機能をもったLEDタイプを採用しています。LOWビーム時は左右各4灯が、HIGHビーム時は左右それぞれ＋２灯が追加点灯します。

昼間時に被視認性に優れたDRLは、周囲の明るさを感知し自動でLOWビームと切り替えを行います。（LOWビームとの同時点灯は不可）

●ウインカー／テールランプ

前後左右ウインカーとテールランプには小型ながらも被視認性に優れたLEDタイプを採用しています。

●オートウインカーキャンセル

オートウインカーキャンセルを標準装備。右左折完了時や車線変更完了時に自動でウインカーをキャンセルします。前後ホイールの車輪速センサーが旋回時の前後輪軌跡の違いによる車輪速差を検知することで、旋回、直進などの状態を判別し、車線変更や右左折の完了をボディーコントロールユニットに伝えウインカーを自動的にキャンセルするHonda独自のシステムです。

ライディング時における、ウインカーの消し忘れを防ぎ、操作の負荷を減らすことで快適性に寄与します。また、好みに応じてオートキャンセルの機能を停止させる事もできます。

■DRL点灯時

■LOWビーム点灯時

■HIGHビーム点灯時

●メーターまわり

豊富な情報を見やすく、直感的に扱いやすい、6.5インチタッチパネル式TFTフルカラー液晶のマルチインフォメーションディスプレイ（MID)を採用しました。

明るく見やすいTFTパネルは、走行時に画面からの情報を的確に認識することができます。ディスプレイは感圧式のため、グローブのまま操作可能です。

MIDはTFT液晶パネルを介して、Apple CarPlay®＊1やAndroid Auto™＊2のアプリケーションの利用が可能。Bluetooth®＊3によるスマートフォンやインカムとの接続機能を有しています。

＊1 iPhone 、Apple CarPlay®は、Apple Inc.の商標です。
＊2 Android™、Android Auto™ は、Google LLC の商標です。
＊3 Bluetooth®は、米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

●画面表示

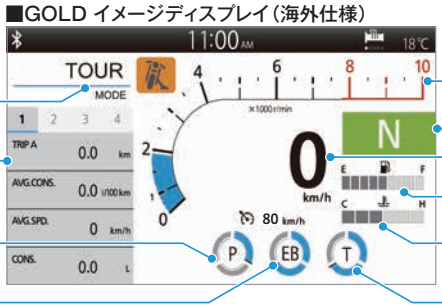
ユーザーの好みに応じて、
3パターンの画面表示と背景色が選択可能です。

＜画面表示＞
- ･GOLD：すべての数値情報、モード情報を表記
- ･SILVER：速度計メインで半円グラフで回転計を表示
- ･BRONZE：エンジン回転数重視で一目でわかるグラフ表示

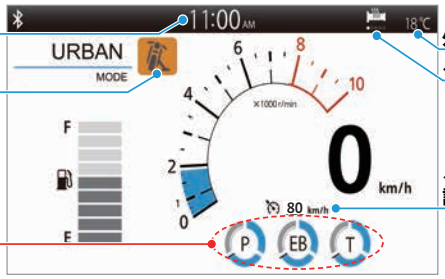
＜背景色＞
- ･白背景固定
- ･黒背景固定
- ･白/黒背景自動変更（自動調光連動）

■メーターディスプレイ配置
（海外仕様車）

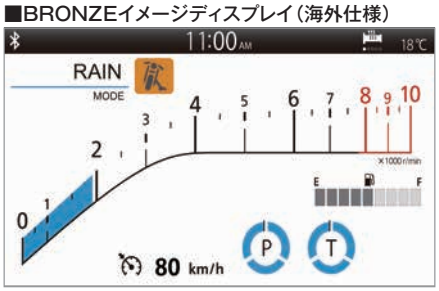
■GOLD イメージディスプレイ（海外仕様）



■SILVER イメージディスプレイ（海外仕様）



■BRONZEイメージディスプレイ（海外仕様）



●Apple CarPlay®＊1

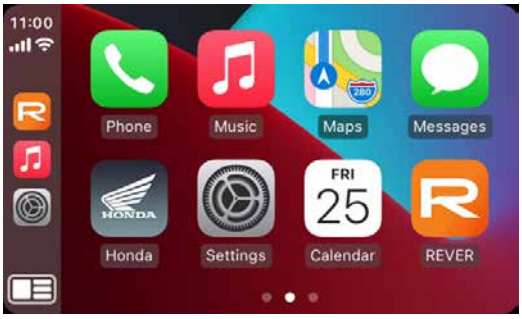
iPhone＊1をUSBケーブルで接続することにより、スマートフォンのアプリケーションの使用が可能です。

電話、音楽、ナビ、SNS、Apple認証アプリケーションなど、便利で快適なツーリングを提供します。

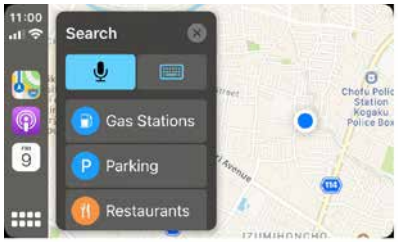
インカムを介してのハンズフリー操作（音声操作）に対応しており、走行中でもスイッチ操作なしに気軽にアプリケーションの使用が可能です。

※走行中タッチパネルで操作することはできません。
※走行中のスマートフォン本体の操作はおやめください。
※Apple CarPlay®で通話や音声案内使用、音楽を聴くためには、インカムの接続が必要となります。
※USB接続時、携帯電話を充電しながらApple CarPlay®を使用できます。
※マイクを使用することで音声操作も行うことができます。
＊1 iPhone 、Apple CarPlay®は、Apple Inc.の商標です。

■Apple CarPlay® トップ画面表示例



■MAP 表示例



●Android Auto™＊2

Android SmartPhone＊2をUSBケーブルで接続することにより、スマートフォンのアプリケーションの使用が可能です。

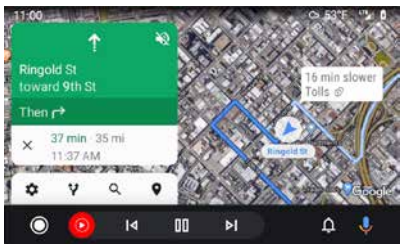
電話、音楽、ナビ、SNS、Google認証アプリケーションなど、便利で快適なツーリングを提供します。

インカムを介してのハンズフリー操作（音声操作）に対応しており、走行中でもスイッチ操作なしに気軽にアプリケーションの使用が可能です。

※走行中タッチパネルで操作することはできません。
※走行中のスマートフォン本体の操作はおやめください。
※ Android Auto™で通話や音声案内使用、音楽を聴くためには、インカムの接続が必要となります。
※USB接続時、携帯電話を充電しながらAndroid Auto™を使用できます。
※マイクを使用することで音声操作も行うことができます。
＊2 Android™、Android Auto™ は、Google LLC の商標です。

■Android Auto™ トップ画面表示例

■MAP 表示例



●Bluetooth®＊3 Phone & Audio

○電話：電話の機能は、電話帳、ダイヤル番号、履歴、短縮ダイヤル。音声案内は、電話番号・氏名、回答、拒否などを行えます。

○オーディオ：オーディオの表示は、プレイリスト、アーティスト、曲名、再生位置などとなっており、操作は、再生、停止、早送り、巻き戻しなどができます。

インカムを介してのハンズフリー操作（音声操作）に対応しており、走行中でもスイッチ操作なしに気軽にアプリケーションの使用が可能です。

※ Bluetooth®で通話や音声案内使用、音楽を聴くためには、インカムの接続が必要となります。
※USB接続時、携帯電話を充電しながらBluetooth®を使用できます。
※マイクを使用することで音声操作も行うことができます。
＊3 Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

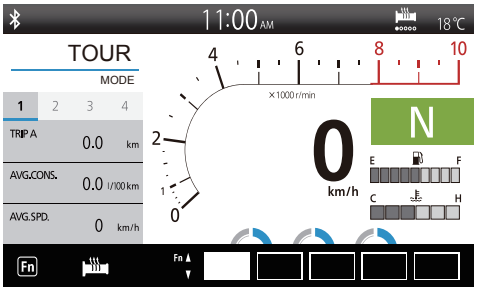
●ハンドルまわり／操作系

多機能のハンドルスイッチにより、モード設定やクルーズコントロール操作など、さまざまな操作を手元で行えます。

幅広い用途に使えるUSBソケット、アクセサリーソケットをアクセスしやすい場所に備えています。グリップヒーターを標準装備し、さまざまな走行環境における高い快適性に寄与しています。

■ソケット類配置（海外仕様車）

■グリップヒーター調整画面表示例（海外仕様）



■左ハンドルスイッチ配置（海外仕様車）

■右ハンドルスイッチ配置（海外仕様車）

●ライディングモード

NT1100は、日常の走行から週末のツーリングなどで遭遇するさまざまなシチュエーションに対応し、安心感のある楽しい走行をサポートする5つのライディングモードを採用しました。

・TOUR MODE ＝　タンデムやフル積載などの状態で快適な加速感を重視したモード。
・URBAN MODE＝ オールラウンドにさまざまなシチュエーションで楽しめる標準的なモード。
・RAIN MODE ＝　雨天時など滑りやすい路面を走行するのに適したモード。
・USER1 MODE＝ 自分の好みのモードを設定可能。
・USER2 MODE＝ USER1モードの他に更に1モード、好みのモード設定が可能。

■ライディングモード設定一覧

ライディングモードによって変更できるアイテム						ライディングモードに関係なく変更できるアイテム	
ライディングモード		エンジン出力	エンジンブレーキ	メーター表示		HSTC	DCT
				デザイン	背景		シフトスケジュール
TOUR	標準設定	1	2	GOLD	自動	〈工場出荷時〉 レベル 2	〈工場出荷時〉 D
	選択可能	-	-	GOLD SILVER BRONZE	自動 White Black	〈選択可能〉 レベル 0 レベル 1 レベル 2 レベル 3 (0=OFF)	〈選択可能〉 D S1 S2 S3 MT
URBAN	標準設定	2	2	SILVER	自動		
	選択可能	-	-	GOLD SILVER BRONZE	自動 White Black		
RAIN	標準設定	3	3	BRONZE	自動		
	選択可能	-	-	GOLD SILVER BRONZE	自動 White Black		
USER 1	標準設定	2	2	SILVER	自動		
	選択可能	(高出力) 1 2 3 (低出力)	(効果大) 1 2 3 (効果小)	GOLD SILVER BRONZE	自動 White Black	レベル 1 トルクコントロールレベル - 最少 レベル 2 トルクコントロールレベル - 中 レベル 3 トルクコントロールレベル - 最大	
USER 2	標準設定	1	2	BRONZE	自動		
	選択可能	(高出力) 1 2 3 (低出力)	(効果大) 1 2 3 (効果小)	GOLD SILVER BRONZE	自動 White Black		

■NT1100（海外仕様車／オプション装着車）

■NT1100（海外仕様車）

●Honda セレクタブル トルク コントロール※1（HSTC）

NT1100に搭載したHSTCは、後輪スリップを緩和する後輪スリップ制御と前輪の浮き上がりを緩和するウイリー挙動緩和制御の同調制御を採用しました。ライダーの好みに応じて3段階のレベル切り替えとOFF（機能停止）を可能とし、介入度の一番低いレベル1から段階に応じて介入度が大きくなり、後輪のスリップや前輪の浮き上がりを緩和します。

※1. Honda セレクタブル トルク コントロール（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。

●後輪スリップ制御

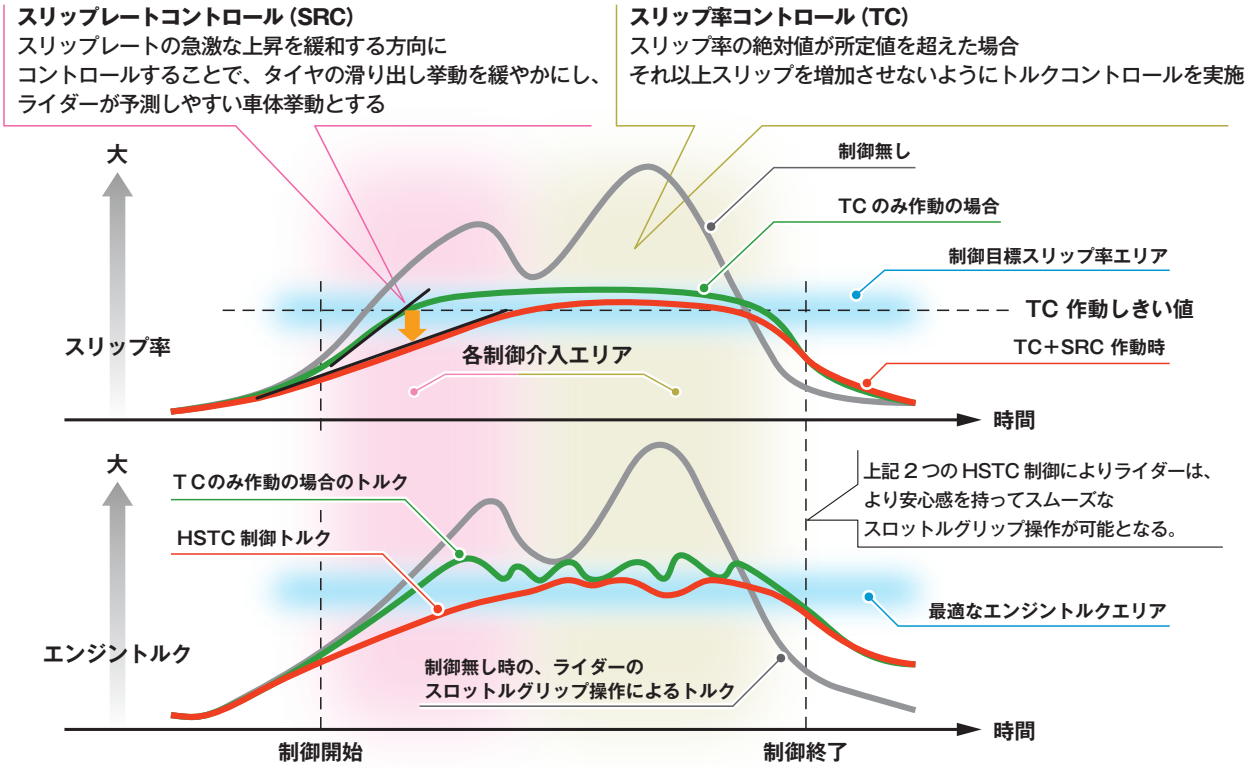
前輪と後輪の車輪速センサー情報により、ECUが後輪がスリップ状態にあることを判断し、スリップ増加に合わせエンジントルクの制御を行います。車輪速センサーから算出されたスリップ量と、スリップ変化率から緻密な制御を行うことで、安心感と加速性能を両立しています。後輪スリップ制御レベルは3レベル＋OFFを設定し、各レベルにおける制御介入は、さまざまな走行シーンにおいて車体の不安定な挙動を低減し、安心感のある走行を提供します。

●ウイリー挙動緩和制御

後輪スリップ制御に加え、ウイリー挙動緩和制御を設定しています。前輪と後輪の車輪速センサーが、フロントアップによる前輪の減速と後輪の加速を感知した場合、エンジントルクの制御を行います。ウイリー挙動緩和制御レベルは3レベル＋OFFを設定し、後輪スリップ制御と同調制御を行います。

レベル3はさまざまなシーンでフロントアップをおさえ安心感を得ることができ、レベル1はトルク抑制を最小限とし一定のウイリーを許容します。レベル2はそれらの中間的な制御を行います。

■HSTC作動イメージ

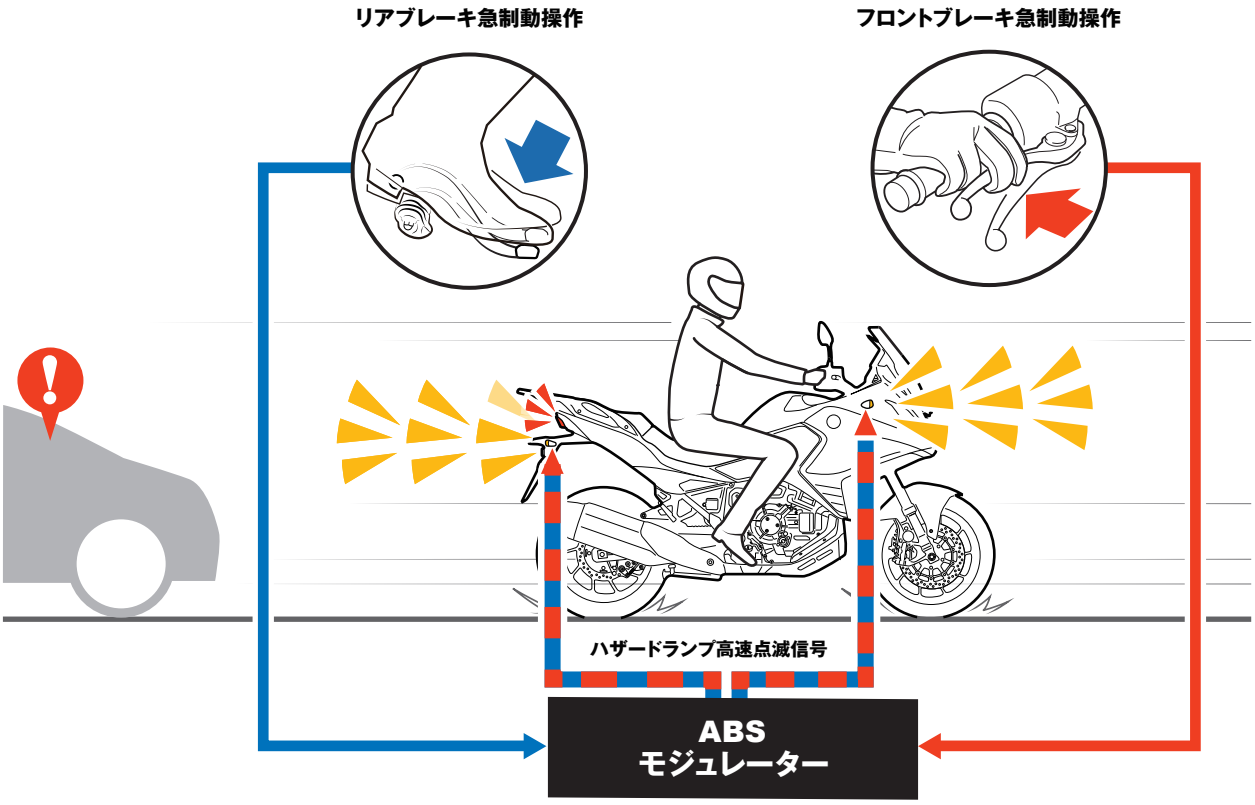


●エマージェンシーストップシグナル

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採用しています。

急制動をかけた場合、ABSモジュレーターが急減速を検知し、ハザードランプを高速点滅させることで、急減速状態を後続車などに知らせ、注意を促します。

■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ



●純正アクセサリー

NT1100開発チームにより幅広いシーンを想定して開発された豊富な別売り純正アクセサリーを用意しました。これらを装着することで各々のお客様が求めるスタイルや機能性を高め、一層好みや用途に沿った仕様に仕上げることが可能です。機能性、耐久性はもとより車体とのバランス、取り付け方法においても最大限のマッチングが図られています。これにより、NT1100の世界がさらに充実したものになると考えています。

アクセサリー装着イメージ（海外仕様車）
※一部の装着アクセサリーは日本未発売となります。

主要諸元

NT1100 主要諸元		NT1100
車名・型式		ホンダ・8BL-SC84
全長(mm)		2,240
全幅(mm)		865
全高(mm)		1,360(スクリーン最上位置1,525)
軸距(mm)		1,535
最低地上高(mm)★		173
シート高(mm)★		820
車両重量(kg)		248
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)	30.5(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値★(クラス)*3	19.3(クラス 3-2)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)		2.8
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(cm³)		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)		20
クラッチ形式★		湿式多板コイルスプリング式
変速機形式		電子式6段変速(DCT)
変速比	1速	2.562
	2速	1.761
	3速	1.375
	4速	1.133
	5速	0.972
	6速	0.882
減速比(1次★/2次)		1.863/2.500
キャスター角(度)★		26°30′
トレール量(mm)★		108
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
	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いても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もっと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(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。
※PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。