

# *Silver Wing GT*



## はじめに

2001年11月に発売したシルバーウイング<400>は、シルバーウイング<600>のエンジンと車体をベースに開発。パワーユニットには、静粛性に優れ力強さを発揮する水冷4ストロークDOHC2気筒400ccエンジンに電子制御燃料噴射装置(PGM-FI<sup>※</sup>)を搭載。車体は600ccとの共通化により快適性に優れ存在感のあるスタイリングをまとい、普通二輪免許で乗ることができる大型スクーターとして登場しました。シルバーウイングは、日常生活の利便性を高める移動手段として、また、長距離ツーリングにおいてもライダーはもちろんパセンジャーの快適性をも併せ持つ「二人のための上質な時間」を演出できるスクーターを目指しました。

そして今回シルバーウイング<400>は、開発コンセプトに「Luxury GT 2 Seater (ラグジュアリーGT 2 シーター)」を掲げ、ネーミングも新たにシルバーウイングGT<400>として誕生しました。「Gran Turismo (グランツーリスモ)」を意味するGTをネーミングに取り入れたこのモデルは、力強い高速走行性能を実現するエンジン、快適性を徹底的に追求した車体設計とするとともに、充実した装備と高級感溢れる上質なスタイリングへと進化を遂げました。また環境面では、従来からのPGM-FIに加え、O<sub>2</sub>センサーを搭載するとともに、高効率なデュアルコアキャタライザーを装備することで、平成19年国内二輪車排出ガス規制をクリアし、また燃費を向上させるなど環境性能を高めています。

GTの名にふさわしいトータルパフォーマンスとダイナミック且つスポーティーなスタイリングを実現したシルバーウイングGT<400>は、趣味を大切にする大人たちにロングツーリングで走る楽しさと快適な時間を演出する大型スクーターです。

※PGM-FI(Programmed Fuel Injection)は、Hondaの登録商標です。



2001年に登場したシルバーウイング<400>は、シルバーウイング<600>と共にHondaスクーターのトップエンドラインアップとして、8年に渡り熟成を重ねてきました。今回初のフルモデルチェンジを経て誕生したシルバーウイングGT<400>は、初代モデルで好評を博した多くの特長を継承すると同時に、ステップアップユーザーから上質なスクーターの良さを知るベテランユーザーまで幅広いお客様に、所有する満足感と上質な時間を提供する大人の乗り物を目指しました。

開発コンセプトは

「Luxury GT 2 Seater」

「GT」(イタリア語の「Gran Turismo」の頭文字)の名にふさわしいパフォーマンス・快適性と、一層の上質感を融合させることを狙いとして開発しました。

追求したのは、初代シルバーウイング<400>が掲げた3つの魅力の進化。

#### ■GT PERFORMANCE

クラス唯一の2気筒エンジンの強みを生かし、走りの気持ちよさを追求。

#### ■GT COMFORT

徹底的に磨き上げられた空力性能や低振動性。

#### ■GT QUALITY

一新したスタイリングや質感の高い新メーターパネルを採用。

シルバーウイングGT<400>は、その新しい名にふさわしい多くの進化を遂げました。



Silver Wing GT<400>



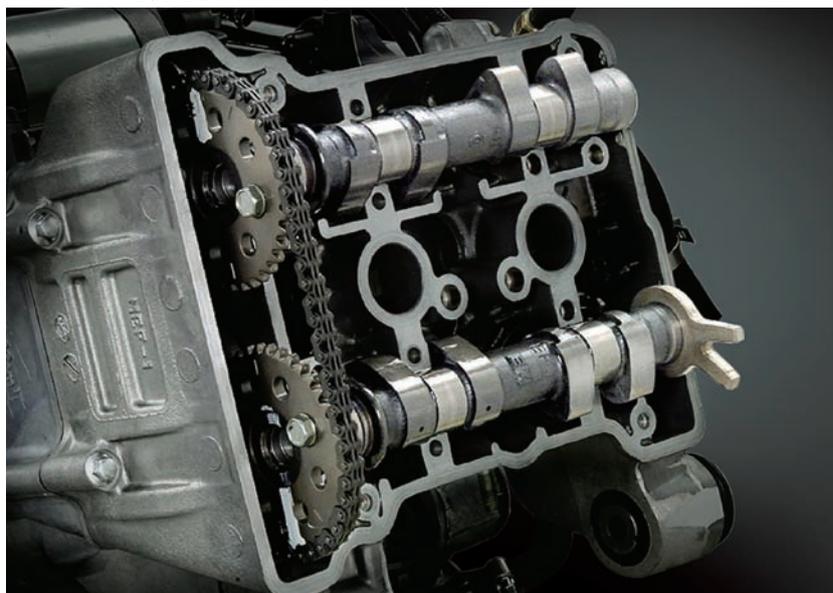
Silver Wing GT<400>ABS

### 水冷4ストロークDOHC並列2気筒エンジン

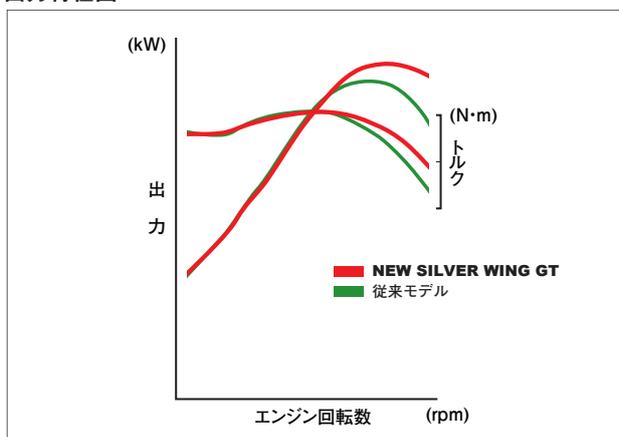
シルバーウイングGT<400>は、初代シルバーウイング<400>が搭載する静粛性に優れた水冷4ストロークDOHC並列二気筒400ccエンジンを継承。従来から電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)を搭載するエンジンは、今回さらに熟成させることで、スムーズで力強い加速性能を実現させるとともに、より環境に配慮したモデルに進化しています。

今回、カムシャフトのプロフィールを変更し、バルブリフト量を吸気側で従来比+1.2mm、排気側で+1mm変更するとともに、バルブタイミングを最適化することで、従来よりも高回転型に設定。このハイカム化により高速域での出力を向上させ、GTの名にふさわしい高速域でのゆとりある走りを生み出しました。また、燃料噴射量、噴射タイミング、点火タイミングなどのセッティングを見直し、従来よりさらにスムーズな加速フィールを実現しました。

プロフィールを変更したカムシャフト



出力特性図



カムプロフィール比較



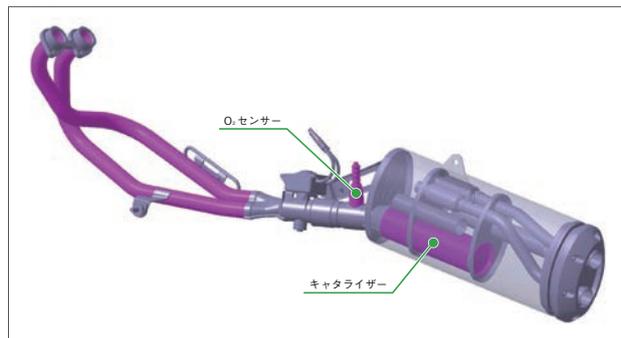
## 排気系

環境性能においては、PGM-FIの搭載に加えマフラー内には、浄化性能に優れ効率の良いデュアルコアキャタライザーを採用。従来のキャタライザーのサイズが直径60.5mm×長さ75mm100セル仕様に対して、直径60.5mm×長さ90mm300セルのハニカムコアを2個備えています。キャタライザーは白金とロジウムを用いた従来同様の3元触媒を採用。1つの外筒の中に2つのハニカムコアを離して配置することで、その中間に設けた空間で排気ガスの成分や流速を均一化し、浄化率を向上させています。

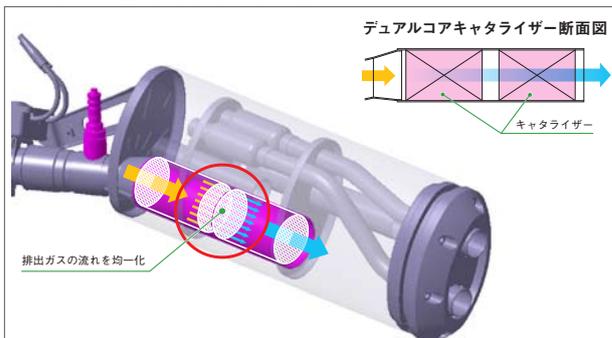
大型化したキャタライザーと合わせ、エキゾーストパイプを薄肉化することで、ヒートマスの低減によりキャタライザーの早期活性化を図ります。これにより、エンジン始動直後の浄化性能を高め排出ガス中のCO、HC、NO<sub>x</sub>等を効率よく低減し、平成19年国内排出ガス規制に適合させています。

エキゾーストパイプ後端部に配置したO<sub>2</sub>センサーは、排気ガス中の酸素濃度を検出することで、燃焼が理論空燃比で行われているか監視し、ECU(エレクトロニック・コントロール・ユニット)に燃料噴射のフィードバックを行います。これにより、定地走行時(60km/h)の燃費は32km/ℓと従来より約7%向上。16ℓ容量の燃料タンクと合わせ長い航続距離を実現しました。

### 排気系



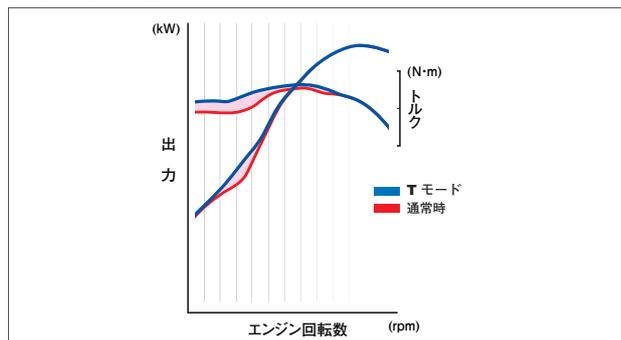
### マフラー構造 キャタライザー部



## Tモード

パワーユニットには、従来から装備しているTモードを引き続き採用。Tモードは、初代シルバーウイング<400>で好評を博した、登坂走行時に威力を発揮する機能で、低・中回転域でトルクを増加させます。このTモードは、左側マスターシリンダーの手前に設けられたTモードスイッチによって、点火時期と燃料噴射量のセッティングを最適化し、登坂路でのパワフルな走りを実現します。

### T・通常モード出力特性比較



### Tモードスイッチ



### 操縦安定性

シルバーウイング<400>からの特長であるクランクシャフトとスイングアームピボットが同軸となる車体レイアウトは、エンジンがフレーム側にマウントするためバネ下重量軽減が図られ、タイヤの路面追従性が向上し、軽快な運動性に寄与します。

今回、フレーム、マフラー、エンジンの締結部を見直し、マフラーマウントラバーの硬度を高めることにより、車体全体の剛性が向上。車体とリアタイヤの一体感が増し、よりライダーの意のままとなる操縦性を獲得しました。

さらにフロントアクスルの割締め部の位置を見直し、締結剛性の最適化を図りました。また、タイヤの内部構造の見直しや、シミュレーションとテストを重ねることで最適な空力性能を実現。これらのリファインを実施することで、高速走行時をはじめ、あらゆる速度域での直進安定性と旋回安定性の向上を図りました。

#### クランクシャフト同軸のスイングアーム



### ブレーキ

ブレーキは、信頼性に定評のあるシルバーウイング<400>の前後ディスクブレーキを踏襲し、さらに作動時のフィーリングを向上。ブレーキキャリパーは、従来同様の片押し式としながらも、フロントブレーキキャリパーを2ピースタイプから左右一体成型の1ピースタイプに変更。6%の軽量化を果たすとともに、剛性を高め、ブレーキ作動時のコントロール性を高めました。

フロントディスクブレーキ



リアディスクブレーキ



### コンビ(コンバインド)ブレーキシステム

コンビブレーキシステム(前・後輪連動ブレーキシステム)は、左ブレーキレバーを握るだけで前・後輪の制動力を適切に配分し、バランスの取れたブレーキングが可能となります。スタンダードタイプには、このコンビブレーキを標準装備しています。

\*コンビブレーキシステムは、あくまでもブレーキ操作を補助するためのシステムであり、左右のブレーキレバーを同時に操作することが、ブレーキングの基本です。

### コンバインドABS

シルバーウイングGT<400>には、標準装備しているコンビブレーキシステムに加え、コンバインドABS搭載車をタイプ設定。コンバインドABS(液圧制御式 前・後輪連動アンチロック・ブレーキシステム)は、前述の「コンビブレーキシステム」と「ABS(アンチロック・ブレーキシステム)」を組み合わせた、Honda独自のブレーキシステムです。

このシステムは、左ブレーキレバーを握るだけで、前・後輪のブレーキをバランス良くコントロールするコンビブレーキに加え、制動時の車輪ロックを回避し、停止までの安定性を高める「ABS」機能を併用。ブレーキ時に、前・後輪部の車速センサーが車輪のロックを検知すると、その信号を受けたECUが車輪のロックを回避するよう制動力を適切にコントロールするシステムです。

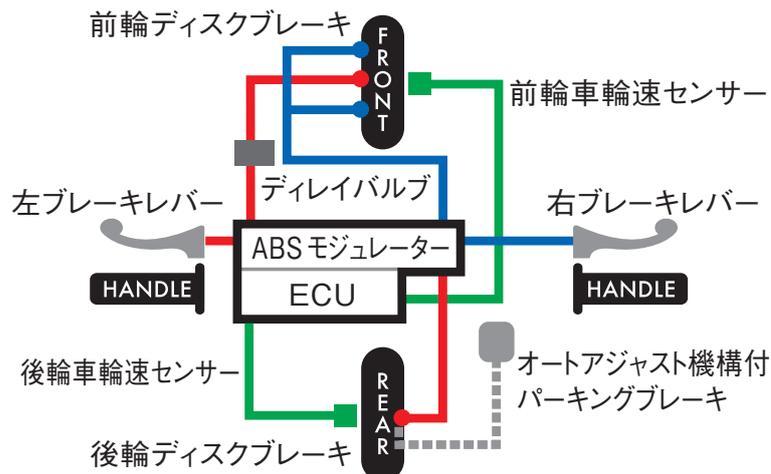
右ブレーキレバーの操作は、従来どおり前輪ブレーキに作用し、ABSがブレーキのかけ過ぎによる前輪ロックを回避します。

コンバインドABSにより、とっさの急制動や雨天時などの滑りやすい路面状況でも過度の緊張から解放され、簡単な操作で確実なブレーキを掛けることができます。

\*ABSは制動距離を短縮するためのシステムではありません。ABSはあくまでもライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。

### コンバインドABS概念図

右ブレーキレバー操作では、前輪ブレーキが作動。左ブレーキレバー操作では、前輪ブレーキが後輪ブレーキと連動して作動。車輪のロック傾向を前・後輪の車輪速センサーが検知すると、ABS機能が働き、車輪のロックを回避するよう制動力を調整する。



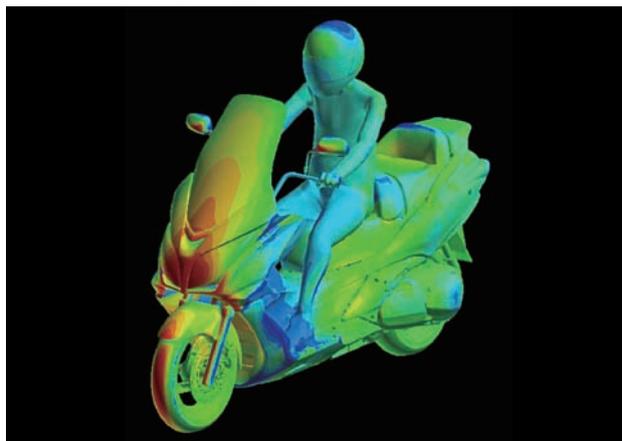
### エアロダイナミクス

— 新たなスタイリングは、空力性能を徹底的に追求したデザインに仕上げました。テストとシミュレーションによるミリ単位のチューニングを経て完成させたシルバーウイングGT<400>は、高速巡航時の優れた快適性をもたらします。

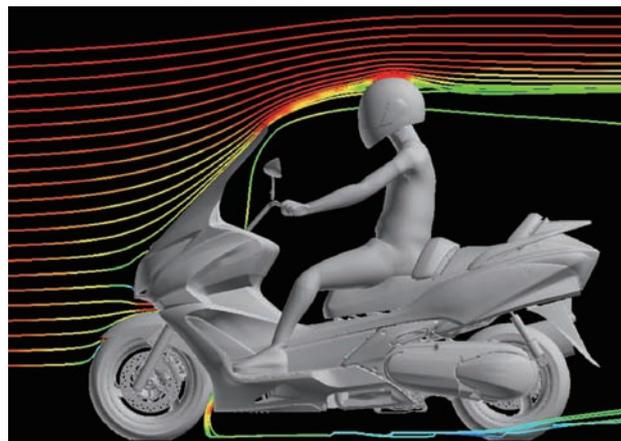
ウインドスクリーンは、全体の角度をはじめ、形状の見直しを行うことで気流がライダーの頭上を通るように整流し、走行時の風切り音を低減しました。また、フロントカウルやフロアステップ周辺のボディー各部の面形状、角度、端部形状を変更。ダクト部分は、風の巻き込みを抑制し、走行時におけるライダーの快適性に寄与するだけでなく、操舵安定性、ロール特性、車体安定性を確保した設計としています。

これら車体全体にわたるエアマネジメントは、ライダーはもちろんパッセンジャーを含めた乗車時の快適性を向上。特に高速走行時の疲労軽減に寄与し、ツーリングなどの長距離移動も、大人にふさわしい上質で快適なものへと高めます。

空カシミュレーション 圧力分布図 (ライダー身長165cm想定)



空カシミュレーション 流線図 (ライダー身長165cm想定)

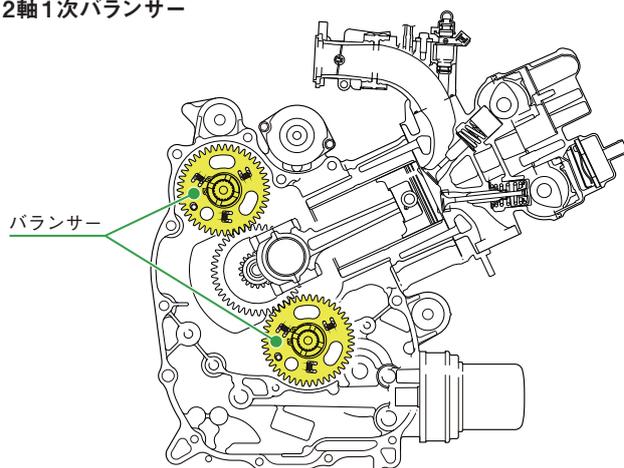


## 低振動化

シルバーウイングGT<400>は、クラス唯一である水冷DOHC並列2気筒エンジン、3点フルラバーマウント構造、そして2軸1次バルンサーを継承することで、優れた低振動性能を発揮し、GTとしての上質な乗り心地を提供します。また、これまでボディーカバーにビス留めしていたウインドスクリーンを、新設計の高剛性フロントカウルステーとダイレクトに締結することで、高速時に発生するウインドスクリーンのバタツキを押さえ込みました。

また、従来からの快適なライディングポジションをキープしながら、ハンドルパイプの上下方向寸法を30mm短くしハンドル自体の剛性を高めるとともに、スチール製ハンドルロアホルダーとハンドルポストを一体鍛造型へと一新。さらにステムとの締結部のボルトサイズを変更することで、剛性の最適化を図り、ハンドルとミラー部をさらに低振動化させました。これらの見直しを図ることで、そのシルキーな乗り心地に一層の磨きをかけ、GTの名にふさわしい高速長距離移動の快適性を実感できるものとしています。

2軸1次バルンサー



一体鍛造ハンドルポスト



## シート

ゆったりと座れる大型シートは、くつろぎ感あふれるソファ感覚のシートを踏襲しました。ライダーシートのクッション厚は56mmを確保し、また乗り手の腰を優しくサポートするバックレストは、ライダーとパッセンジャーの両シートに装備しています。ライダー用バックレストは前・後6段階(50mm範囲)に調節でき、体格を問わず多くのライダーにフィットする形状としています。今回は、よりソフトな表皮を採用し、表皮パターンも変更することで新しいスタイリングにマッチし、洗練されたイメージを演出しています。また、ハンドルとフロアステップの装備位置を最適なポジションに設定し、乗り心地に優れた乗車姿勢を実現。低いシート高やシートとフロア形状の工夫により、足着き性に優れ安心感を高めています。



## 収納スペース

*Silver Wing GT*

シルバーウイングGT<400>には、行動範囲を広げ、利便性を高める充実の収納スペースを装備しています。

### ■グローブボックス

ワンプッシュで開く2つのグローブボックスをハンドルバー下のパネル両側に装備。使い勝手の見直しを図ることで、従来よりも利便性の高い仕様としました。

左側のグローブボックスは、500mlのペットボトル1本\*が収納可能。施錠機能が付き、ユーザーの安心感を高めます。

右側のグローブボックスには、小物入れに加え高速道路のチケットホルダーを新設しました。

\*形状によっては入らない場合があります。



### ■シート下ラゲージボックス

シート下には、大容量のラゲージボックスを装備。55ℓ\*の収納スペースには、B4サイズのアタッシュケースや長距離ツーリング時での荷物の収納を可能にするなど、利便性の高い仕様としています。

\*当社調べ



### 大型5連メーター

シルバーウイングGT<400>のインストルメントパネルには、新たに大型5連メーターを採用し、高級感と機能性を兼ね備えたデザインとアンバーの照明色によって、高い質感と優れた視認性を実現し、オーナーに高い満足感を提供します。

メーターパネル左は、スピードメーターと燃料計を、右にはタコメーターと水温計を配し、それぞれを立体的なシルバーカラーのリングで囲い高級感を演出しています。中心には、円形の液晶マルチインフォメーションディスプレイをレイアウト。時計やオド・トリップメーター、平均燃費計を表示しユーザーの利便性を考慮した充実の機能を装備しました。



### ヘッドライト／テールランプ

ヘッドライトやテールランプなどの灯火器類は、全て新設計としました。

左右が独立したデュアルヘッドライトは、55Wと十分な視認性を確保。配光性に優れたマルチリフレクタータイプを採用しています。また、ヘッドライト上縁部にはポジションランプを配置。フロントボディーを上下に分割する斬新な位置にレイアウトされた大型フロントウインカーとあいまって、シルバーウイングGT<400>にひとときわ新しい存在感を与えています。

また、テールランプもデュアル化し、被視認性をより高めています。

ヘッドライト



テールランプ



### H・I・S・S

大切な愛車を盗難から守るシステムとして、シルバーウイングGT<400>には、新たにHonda独自の盗難抑止機構「H・I・S・S (Honda Ignition Security System)」を標準装備しています。

オリジナルキーに内蔵されたチップが車体側のECUからの信号をキャッチすると同時に、ECUもキーに設定されているIDを認識、キーとECU双方の信号が合致しない限りエンジンは始動できません。

シルバーウイングGT<400>のスタイリングは、そのパフォーマンスと快適性のさらなる進化が最も端的に表現されています。所有する喜びやユーザーの満足度を高める上質なスタイリングに作り込みました。

### エクステリア

外観デザインテーマは「高い質感と低重心で引き締まったフォルム」としました。

ボディーサイドを前後に貫く主体色が施された低重心ワンモーションフォルムは、ボディーの前後マスをつなぎ車体全体の一体感を高める効果を持ち、高速域での高いパフォーマンスをイメージさせます。主体色をエクステリアのみならずインテリアにも反映させることで得られた新しい面構成は、今までにない立体感を演出し、新しい上級車であることを鮮烈に印象付けます。

また、ボディーと共に一新された灯火器は、前後ともに横2灯式を採用、絞り込みの効いたフロントボディー・リアボディーの流れを強調するアイラインは彫りの深いマルチリフレクターとあいまって精緻かつ精悍なイメージを形作ります。



### インテリア

インテリアは、フロント前端からインテリアのセンターへと連続する黒いガーニッシュの両側に主体色を配し、コックピット廻りのデザインを一新。新しいインストルメントパネル構成は、主体色を見せることでスポーティーさや解放感を演出。さらに、機能性の高い5連メーターや優れたウインドプロテクションによる快適な乗車空間とあいまって、高い動力性能を持つGTとしてのキャラクターを際立たせます。



### ■ カラーリング

それぞれの車体には、絞り込みの効いたフロントとリアボディーを強調させるパールコスミックブラックのガーニッシュを装着しました。主体色には質感をより際立たせ、オーナーの個性を主張できる3色の車体色を設定しました。コンバインドABS搭載モデルは、スタンダードモデルと同色のカラーリング展開するとともに、ブレーキキャリパーには上質感を追求したゴールド塗装を施し、足回りにアクセントを与える仕様としています。



#### パールサンビームホワイト

シルバーウイングGT<400>のテーマカラー。  
ガーニッシュとのコントラストが際立つ精悍でスポーティーな色調。



#### キャンディーグレイスフルレッド

ボディーの立体感が際立つ、上質で深みのあるラグジュアリーな色調。



#### パールコスミックブラック

重厚感に溢れ、存在感と艶やかな高級感を与える色調。

# Silver Wing GT<400> 主要諸元 ( )内はABS仕様

*Silver Wing GT*

|                         |                         |                  |
|-------------------------|-------------------------|------------------|
| 通称名                     | シルバーウイング GT<400>        |                  |
| 型式                      | EBL-NF03                |                  |
| 全長 (m)                  | 2.285                   |                  |
| 全幅 (m)                  | 0.770                   |                  |
| 全高 (m)                  | 1.430                   |                  |
| 軸距 (m)                  | 1.600                   |                  |
| 最低地上高 (m)               | 0.135                   |                  |
| シート高 (m)                | 0.730                   |                  |
| 車両重量 (kg)               | 249 [252]               |                  |
| 乗車定員 (人)                | 2                       |                  |
| 燃料消費率 (km/ℓ)            | 32.0 (60km/h定地走行テスト値)   |                  |
| 最小回転半径 (m)              | 2.8                     |                  |
| エンジン型式                  | NF01E                   |                  |
| エンジン種類                  | 水冷4ストロークDOHC4バルブ2気筒     |                  |
| 総排気量 (cm <sup>3</sup> ) | 398                     |                  |
| 内径×行程 (mm)              | 64.0×62.0               |                  |
| 圧縮比                     | 10.8                    |                  |
| 最高出力 (kW [PS]/rpm)      | 28 [39]/8,000           |                  |
| 最大トルク (N・m [kg・m]/rpm)  | 37 [3.8]/6,500          |                  |
| 燃料供給装置形式                | 電子式<電子制御燃料噴射式 (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        |                  |
| 燃料タンク容量 (ℓ)             | 16                      |                  |
| 変速機形式                   | 無段変速式 (Vマチック)           |                  |
| タイヤ                     | 前                       | 120/80-14M/C 58S |
|                         | 後                       | 150/70-13M/C 64S |
| 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                  |                  |

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高は当社測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社