

VFR800X

製品説明書



「VFRシリーズ」は、最大の特徴であるV4エンジンをはじめとして、後輪片持ち式のプロアームや、VFR1200Fにおいて初採用したDCT、VFR1200Xで初採用のHonda セレクトダブルトルク コントロールなどの先進技術がアイデンティティとして高く評価されています。

今回、私たちはVFR800Xの開発において、先進技術によりお客様に新しい喜びを提供するという使命を継承しながら、日常生活でよりカジュアルに付き合えるバイクを追求してきました。

VFR800Xのコンセプトは

Jump & Go !

ガレージから飛び出し(Jump)、コンクリートジャングル(街中)へGo!

毎日乗りたくなる「V4アップライトスポーツ」

様々なシチュエーションでもFunでストレスフリーなクロスオーバーコンセプトモデルとして、構える事なく気軽な感覚で扱えます。このようなキャラクターの実現のためにVFR800Xでは各領域で下記の目標を掲げました。

・スタイリング

合理的で美しい機能部品、洗練されたミニマムボディによる軽快なプロポーション

・車体

高いアイポイントのアップライトポジションと取り回し時の軽快感

・パワーユニット

キビキビと楽しく走れるトルクフルな特性

LEDヘッドライトやHonda セレクトダブルトルク コントロール、ウインカーオートキャンセラーなど、数々の先進技術を盛り込むというVFRシリーズの伝統を踏まえながらこれらの目標を達成しています。



スタイリングのねらい

<合理的で美しい機能部品、洗練されたミニマムボディによる軽快なプロポーション>

VFR800Xのスタイリングは、既存のカテゴリーの枠に捉われることなく、Hondaならではの新たなファンモーターサイクルの可能性を追求したクロスオーバーコンセプトを具現化したものです。

「様々な環境下において、パートナーと共に余裕を持ってモーターサイクルを楽しみたい」というお客様のニーズに応え、ライダーとパートナーの喜びを最大限に満たす、懐の深さと質の高さを先進のスタイリングに融合させました。冒険心にあふれ、今までに経験したことのない未知の喜びを探究していくアクティブなライフスタイルに呼応する新たなスタイリングの提案です。

お客様の冒険心をかき立てながらも、大人の洗練さと所有する喜びを満足させる、『“タフさ”と“洗練”の融合』をスタイリングコンセプトとして設定し、開発してまいりました。

スタイリングコンセプト

TOUGH & SOPHISTICATION

アーバンでも映える、洗練ボディデザイン

幅広いシチュエーションで安心して使える耐久性や機能にも配慮したパーツ構成

幅広いシチュエーションで毎日乗りたくなる機敏なイメージを目指し、エッジの効いたミニマムボディと165mmのロードクリアランスによる軽快感のあるシルエットを構成。進化したV4クロスオーバースタイルを創造しました。

■イメージスケッチ



●フロントビュー

Honda クロスオーバーカテゴリーの機種に共通のキャラクターとして、ヘッドライト下のフロントスポイラーを新たに採用しました。

灯体のデザインでは VFR1200 シリーズから継承し、VFR800F と共通の X 型キャラクターをエクステンション（リフレクターの延長部）で構成しました（特許出願中）。また、先進的で精悍な顔つきを LED ヘッドライトによって表現。この LED ヘッドライトの採用により、消費電力を大幅に低減しました。さらに、ロービーム、ハイビーム時とも、左右のヘッドライトが LED 特有の白色発光することで、VFR800 シリーズの個性と存在感を主張します。

■フロントビュースケッチ



■発光イメージスケッチ



●リアビュー

コンパクトな LED テールランプユニットを採用することで、リア回りをより短く、軽快な印象としました。

■リアビュースケッチ



●カラーリング

V4 クロスオーバーモデルに相応しい高級感を表現した、下記のカラーリングを用意しました。また各色とも、フェアリング以外のメカニカルパーツを、より軽快感のある明るいシルバーとし、ホイールやエンジンカバー類にマットブラックを採用することで全体の印象を引き締めました。



■PEARL GLARE WHITE

立体感を強調させたクールな印象の新色パールグレアホワイト



■CANDY ARCADIAN RED

VFRシリーズのイメージを想起させつつ、高級感のあるキャンディーアルカディアンレッド

車体のねらい

<高いアイポイントのアップライトポジションと取り回し時の軽快感>

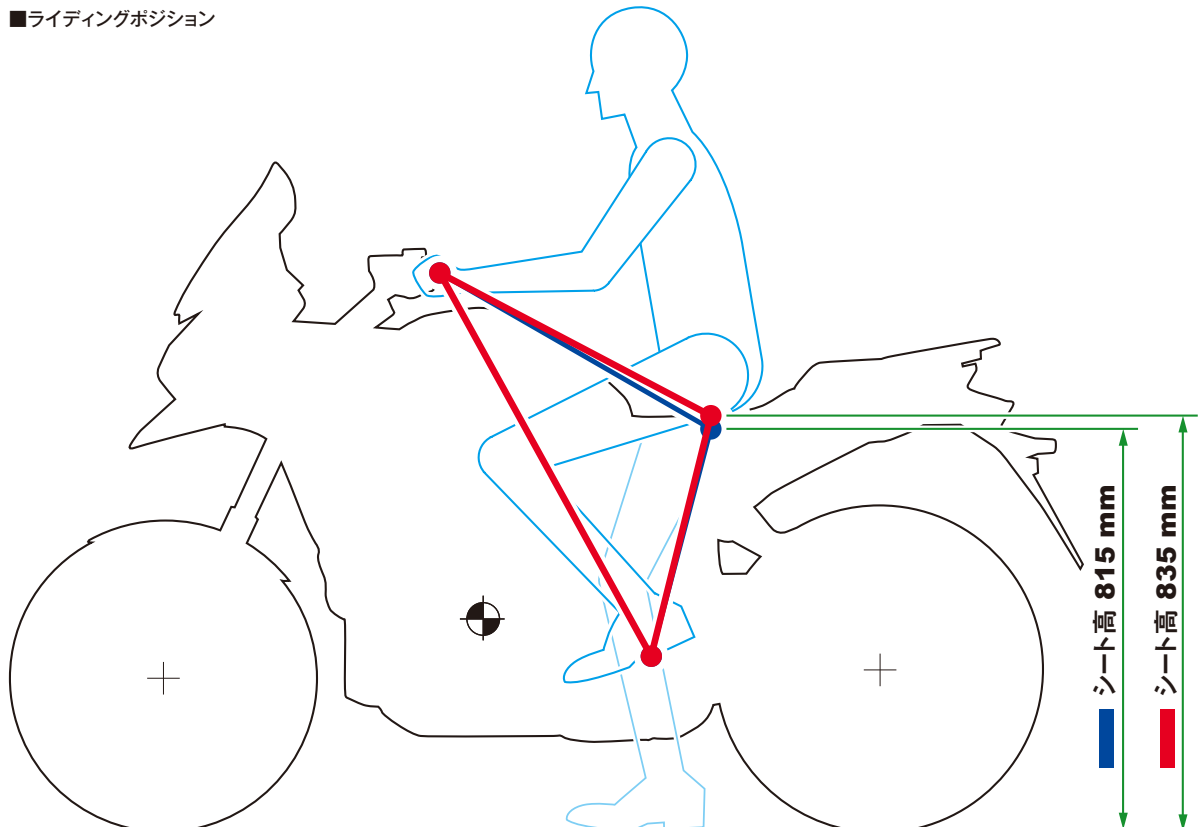
●ライディングポジション

長距離走行から通勤まで、前方を広く遠くまで見通しやすい専用のアップライトポジション。このポジションを基本に、好みや体格に合わせて車載工具を使用してシートレール側ステーの高さを変更することで、高さのアジャストが可能なシート（835 mm、815 mm）を標準装備しました。VFR800F に対して、フロントフォークとリアサスペンションを延長した足長の専用ディメンションとし、段差などを乗り越える際にも安心感のあるロードクリアランス（165 mm）を確保しました。また、見通しやすいアイポイントを確認可能なシート高としながらも、シート前端部のスリム化と、前述のシートアジャストと合わせ足着き性にも配慮しています。

さらに、乗車前・降車後の車両の押し引きなど、日常の使い勝手を考慮した取り回しやすさとともに、様々な環境の道路において車体の抑えやすさにも配慮した 683 mm のワイドなハンドル幅を採用しました。

これらにより、景色を堪能しながらのツーリングから、都市部での日常的なライディングまで幅広く、開放的な気分で走りを楽しめるライディングポジションを作り上げました。

■ライディングポジション



●快適性、使い勝手の向上

VFR800X は、毎日でも乗りたくなり、カジュアルに使用できるバイクとして、快適性や使い勝手向上のために下記の配慮をしています。

頭部に過剰な風が当たりにくいように形状をチューニングした小型のフロントフェアリングを装備し、快適なライディングに寄与しています。パッセンジャーシートは、クッション厚を見直すことで腿に当たるエリアのクッション性を向上。また、前部形状の変更によりホールド感を向上させ、パッセンジャーの居住快適性向上を図りました。

(以下 VFR800F と共通)

オプションとして設定した容量 29L (片側) のデタッチャブルパニアケースは、取付けに工具を必要とせず、脱着が簡易な設計としました。また、取付けステーが不要な構造により、パニアケース未装着時の外観をスッキリと見せています。

■フロントフェアリング



■シート回り



■デタッチャブルパニアケース

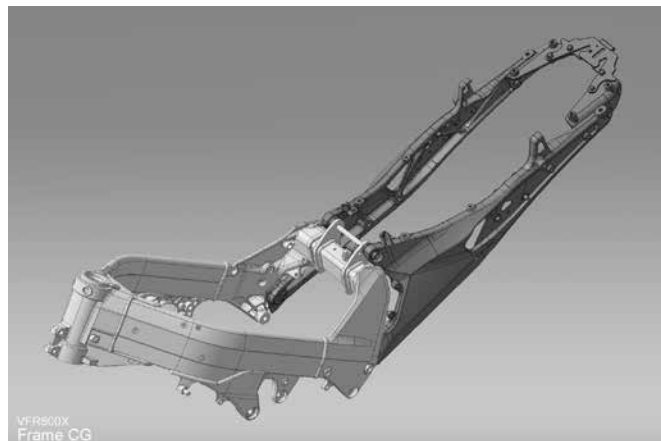


●メインフレーム、シートレール<VFR800F と共通>

VFR800X のフレームは、アルミツインチューブ式のメインフレームを採用し、シートレールとスイングアームを新たに設計しました。

シートレールにはアルミダイキャスト製を採用。タンデム走行も考慮して各部の肉厚を吟味しながら剛性の最適化を図り、シート回りをスリム化することで足着き性にも配慮しました。

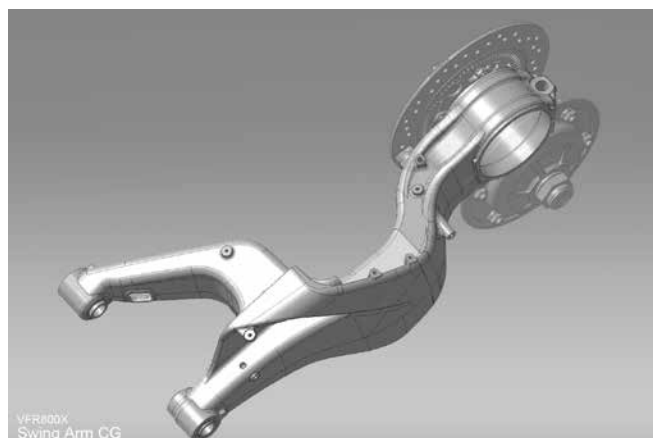
■フレームCG

**●スイングアーム、ラジエーター、マフラー<VFR800F と共通>**

スイングアームは、VFRシリーズのアイデンティティを継承する片持ち式プロアームを採用しながら、形状を一新。アーム部をスーパースポーツタイプと同形式のやぐら型とすることで、ねじれ方向の剛性バランスを最適化し、高速巡航時の安定感とワインディング走行時の軽快感に配慮したハンドリングとしました。さらに、スリムな V4 エンジンを搭載した引き締まった車体を表現するために、小型化してコア密度を上げるなどで冷却効率を向上させたラジエーターの搭載位置を、サイドからフロントへ変更。同時に、RVF RC45 でも採用した上下2分割配置とすることで、冷却性能とスリムな外観を両立させ、車体取り回し感の向上にも寄与しています。

1本出しのマフラーは、車体中心部に近くにレイアウト。リアフレームの軽量化との相乗効果でマスの集中化を図り、軽快でリニアな操縦感を向上させました。

■スイングアームCG



●タイヤ、サスペンション、ブレーキ

タイヤには、VFR800F と同デザインで軽快感のある 17 インチ「ファインダイキャスト製法の中空ホイール※」と専用のタイヤパターンを採用。より幅広いシチュエーションに相応しいイメージを獲得しながら、快適な乗り心地と、街中をキビキビと乗れるフィーリングのバランスを実現しました。

サスペンションは前後共 VFR800X の専用設計としました。VFR800F に対し、フロント／クッションストロークを 25mm 延長し 145 mm に、リア／アクスルトラベルを 28mm 延長し 148 mm とし、より幅広いシチュエーションで快適な乗り心地を追求しました。ブレーキはサスペンションに合わせ、後輪ブレーキのペダルストロークをコントロールしやすいフィーリングとし、軽快な車体コントロール感に寄与しています。

※中空構造はフロントハブ部のみ。

■フロントホイール、サスペンション、ブレーキ



■リアホイール、サスペンション、ブレーキ



パワーユニットのねらい

<キビキビと楽しく走れるトルクフルな特性>

●パワーユニットの特徴<VFR800F と共通>

パワーユニットは 90° V 型 4 気筒水冷 HYPER VTEC エンジンをベースに、幅広い走行シーンにおいて快適感が高く、心地よいライディングを実現するために、低中回転域のトルク向上を図りました。また、ミッションにギアポジション検出機構を追加し、メーター部にギアポジションを表示することで、より快適感の高いライディングシーンを演出します。さらに、小型スターターモーターを採用するなど軽量化にも配慮しました。加えて、リアアース不要の高効率発電機を搭載し、グリップヒーター[※]などの豊富なオプション装備に対して十分に配慮した発電量を確保しています。

※国内モデルは標準装備

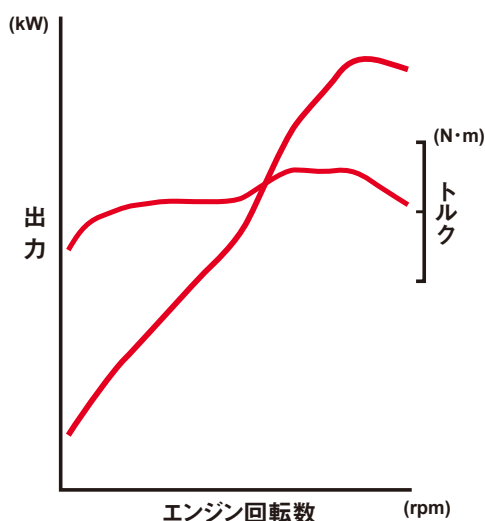
■パワーユニットCG



●吸気系<VFR800F と共通>

エアクリナー内のファンネル管径を大きくすることで吸入空気量の増大を図り、伸びやかで扱いやすい出力、トルク特性としました。また、高速回転域では、新たに設けられたラジエーター上側とエンジン左側のエアガイドにより、エアクリナーへの空気導入と吸気の整流を促し、スロットルレスポンスとパワー感の向上を図りました。

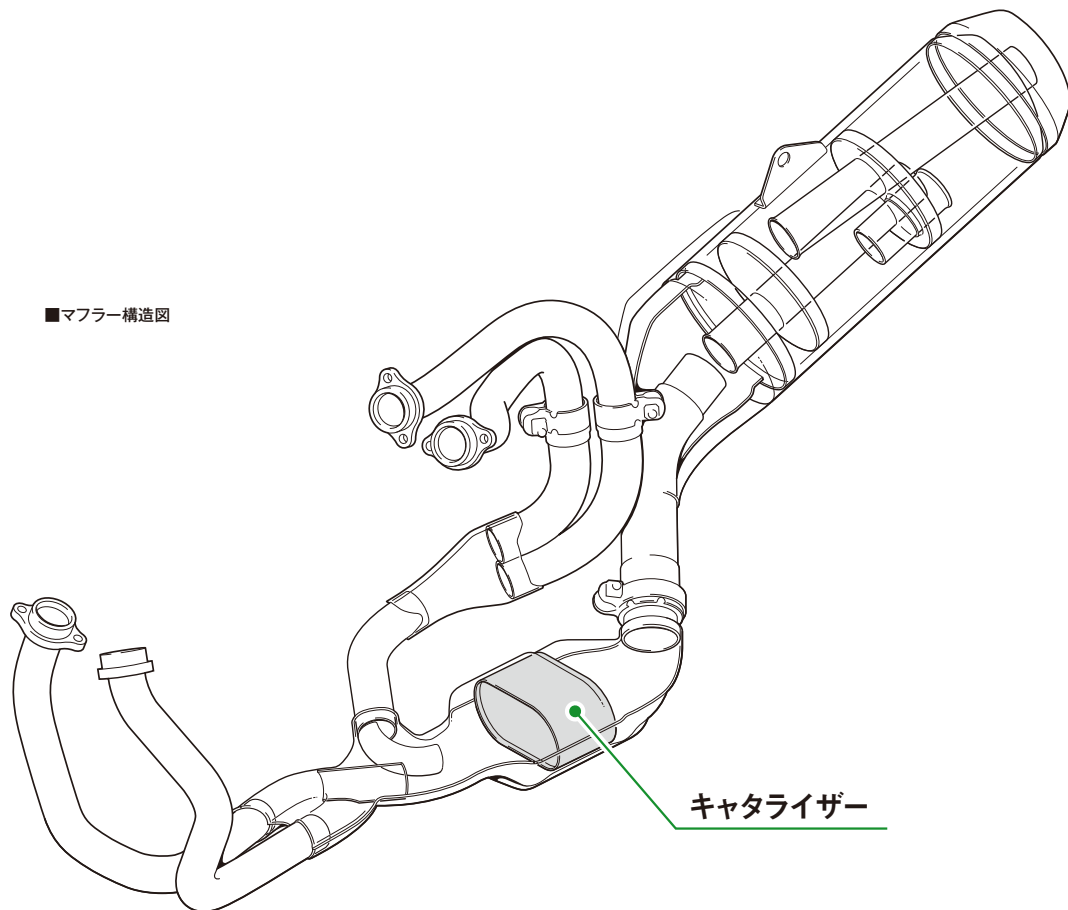
■出力特性イメージ図



●排気系<VFR800F と共通>

排気システムは、日常での扱いやすさに配慮した出力特性にし、外観の一部を構成するマフラー形状を円筒型としています。

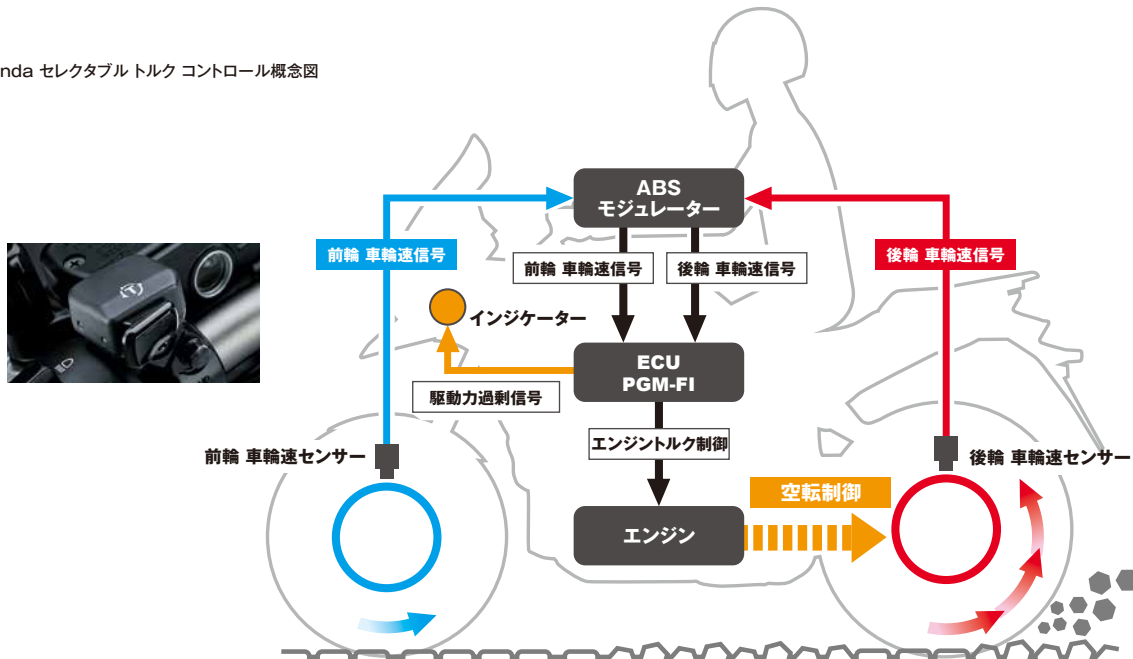
エキゾーストパイプからマフラーまでの集合形態を 4-2-1-1 としながら排気脈動のチューニングを施し、スロットル操作に対する低中回転域でのリニアな出力変化と、高回転域での力強いパワーフィーリングの両立を図りました。また、排気管長短縮によって、エキゾーストパイプ集合部に配置したキャタライザーの温度上昇も早めることで早期の活性化を促進させ、排出ガス浄化の高効率化を図っています。



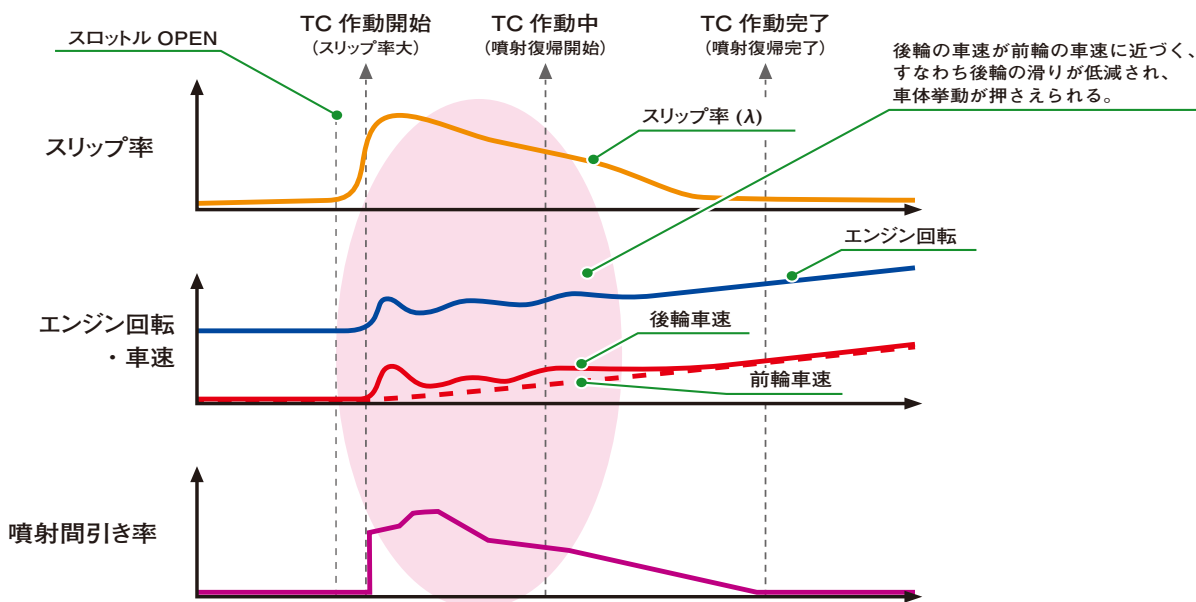
●Honda セレクタブルトルクコントロール(1)

VFR800XにもVFR1200Xと同様、安心感を提供するHondaセレクタブルトルクコントロールを採用。ECU(電子制御ユニット)は走行中、前後ホイールに設置した非接触式のABS車輪速センサーの車速信号から後輪のスリップ率を算出。スリップ率が所定の値以上となった場合、燃料噴射制御によるフィードバック制御を実施し、エンジントルクを低減することで、リアタイヤの回転を抑制します。

■Honda セレクタブルトルクコントロール概念図



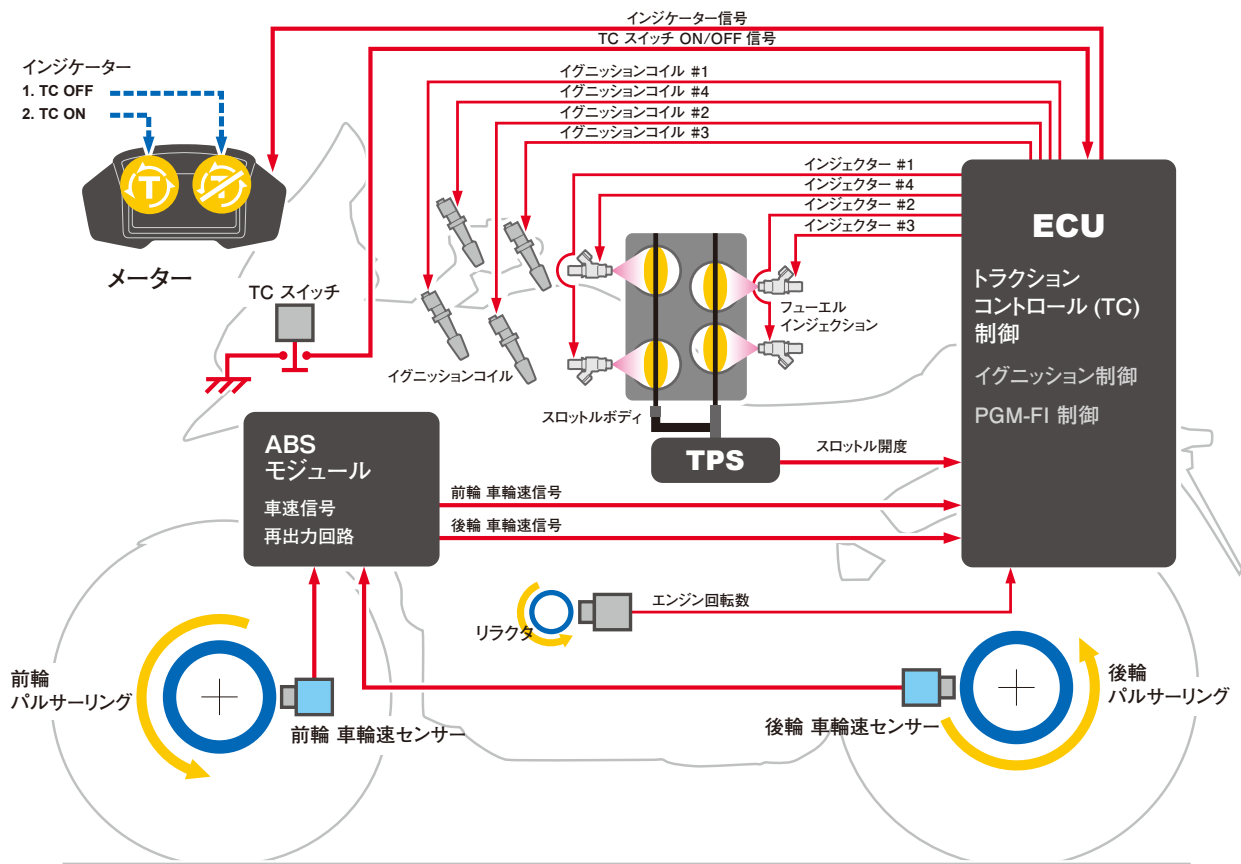
■Honda セレクタブルトルクコントロール動作イメージ図



●Honda セレクタブル トルク コントロール (2)

メーター内の右上に高輝度トルクコントロール(以下TC)インジケータを装備し、TCインジケータの点滅でシステムの作動をライダーに知らせます。さらに、左手元のハンドル上部には TC スイッチを装備し、ライダーはシステム作動中における後輪駆動力のレベルを必要に応じて任意に選択 (2 段階+オフ) 可能としています。

■Honda セレクタブルトルクコントロール構成イメージ図

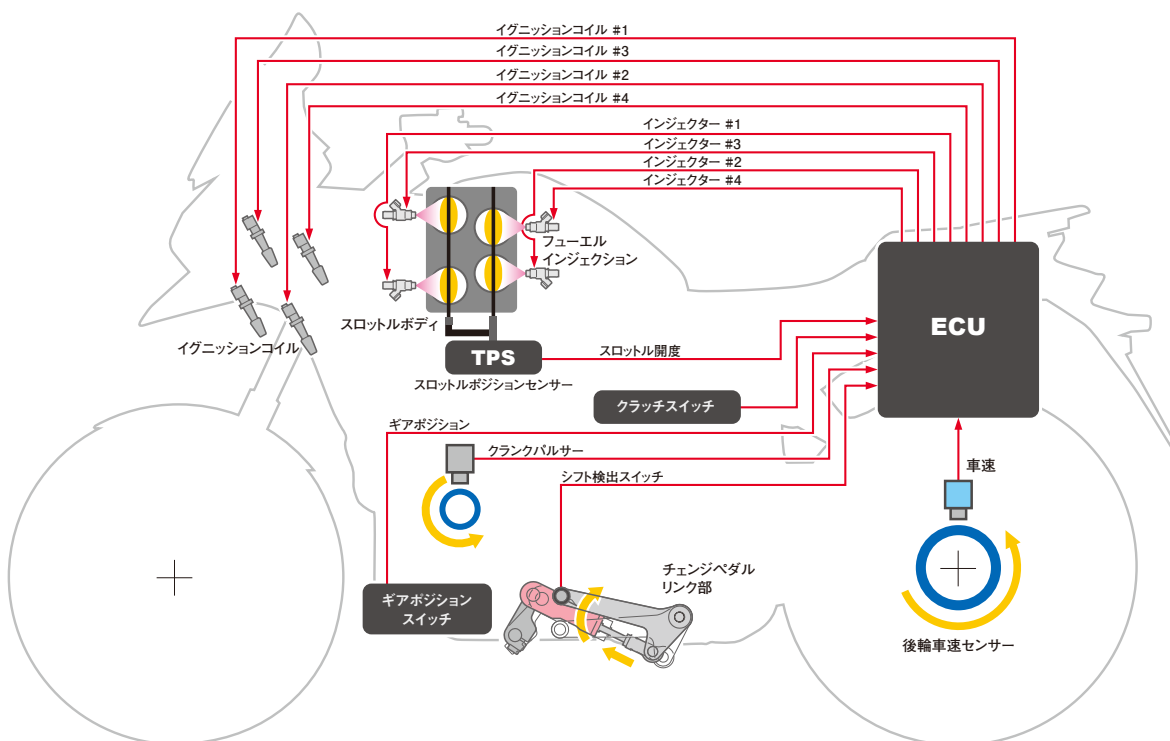


●クイックシフター<VFR800F と共通>

今回の VFR800X にも VFR800F と同様、クイックシフターをオプションとして設定。ツーリング時などでライダーの疲労感軽減や快適なワインディング走行に配慮し、クラッチ操作やスロットルを戻さずシフトペダル操作のみでシフトアップを可能としました。

システムは、シフトペダルリンク部に設置されたシフトスイッチがライダーのシフト操作を検出し、燃料噴射と点火制御によりシフトアップ時のエンジン出力を低減することでシフトアップを可能としています。また、一般道から高速道路まで様々な使用条件を考慮し、走行時のエンジン回転数とスロットル開度やギアポジションに応じてエンジン出力を徐々に復帰させることにより、シフトアップの滑らかさにも貢献しています。

■クイックシフター回路イメージ図



●メーター

スピードメーター、タコメーターなどを1ヶ所に集約したフル LCD メーターを採用。便利な時計やツイントリップメーター、外気温計とデジタル燃料計に加え、新たにギアポジション表示と燃費計、そしてグリップヒーターの表示機能を備え (ON 5段階& OFF)、主にツーリング時の利便性向上を図りました。また、表示部には昼間、夜間ともにネガティブタイプ LCD と白色 LED バックライトを採用することで、先進的な見映えを実現しました。

■フルLCDメーター

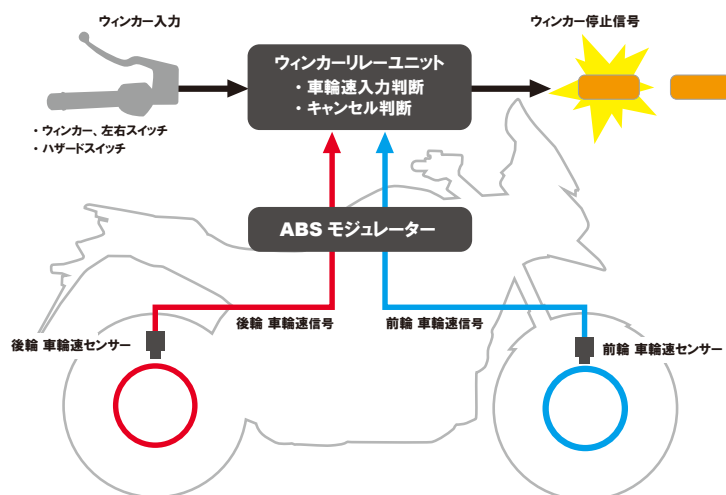


●ウィンカーオートキャンセラー (特許出願中) <VFR800F と共通>

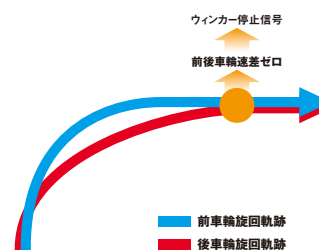
今回の VFR800X にも VFR800F と同様のウィンカーオートキャンセラーを採用。車線変更後や右左折終了後に自動的にウィンカー作動を停止させます。このシステムは、前後ホイールに設置した非接触式の ABS 車輪速センサーが前後輪の車輪速差率を感知することで直進、旋回などの状態を判別します。また、タイヤ空気圧の変化や磨耗によるタイヤ外径の変化にも対応して情報を補正することでリニアに作動する世界初*の Honda 独自のシステムです。

※Honda 調べ

■ウィンカーオートキャンセラーシステム概念図



■右旋回時の前・後輪の車輪速差イメージ図



ツーリングなどでの積載性や快適性を向上させる純正アクセサリを用意しました。



※アクセサリ装着車。



フォグランプ

省電力効果の高いLEDフォグランプ(11W×2)です。
※取り付けには別売のフォグランプ取付アタッチメント、フロントサイドパイプが必要です。



フロントサイドパイプ

フォグランプの取り付けが可能です。
材質:スチール カラー:シルバー ※フォグランプは別売です。



トップボックス 45L(ワンキー・システムタイプ)

材質:ABS×ポリプロピレン 許容積載量:4.0kg
容量:約45L

車両本体のキーで、開閉できます。
※貴重品等を入れたままにしないでください。
※取り付けには、別売のリアキャリア、トップボックス 45L取付アタッチメント、ワンキー・インナーロックシリンダー、ワンキー・インナーロックボディが必要。



パニアケース(左右セット/ワンキー・システムタイプ)

サイズ:458(長さ)×379(幅)×364(高さ)mm
材質:ABS 許容積載量:6.0kg×2(左右)
容量:約29L×2(左右)

車両本体のキーで、開閉できます。
※貴重品等を入れたままにしないでください。
※取り付けには、別売のワンキー・インナーロックシリンダーが2個必要です。

パニアケース:インナーバッグ(左右セット)

サイズ:397(長さ)×280(幅)×270(高さ)mm
材質:ポリエステル(クロス部)、PVC(合皮部)
容量:約18L×2(左右) カラー:ブラック

パニアケースの形状に合わせたバッグです。
ショルダーベルトを装備し、パニアケースに収納する荷物の持ち運びに大変便利です。
※貴重品等を入れたままにしないでください。

ラゲッジバンド

パニアケース内の荷物を固定するXバンド。2個入り。

リアキャリア

サイズ:520(全長)×460(全幅)×80(高さ)mm
材質:アルミニウム 許容積載量:3.0kg
車両のスタイリングにマッチした、荷物またはトップボックス積載用のリアキャリアです。

アクセサリソケット

ツーリング先での携帯電話やポータブルオーディオの充電が可能です。 使用範囲:定格12W(12V1A)まで
※取り付けには穴あけ加工が必要です。

クイックシフター

クラッチ操作不要で滑らかなシフトアップが可能です。

トップボックス 33L(ワンキー・システムタイプ)

材質:ABS×ポリアミド 許容積載量:6.0kg
容量:約33L

車両本体のキーで、開閉できます。
※貴重品等を入れたままにしないでください。
※取り付けには、別売のリアキャリア、トップボックス 取付アタッチメント、ワンキー・インナーロックシリンダーが必要。



トップボックスパッド

材質:合成ゴム パッドカラー:ブラック
タンデムライディングの際にパッセンジャーの快適性を向上させます。

※トップボックス 33L(ワンキー・システムタイプ)用
※取り付けにはトップボックスに穴あけ加工が必要です。

タンクパッド

材質:ポリウレタン
タンクの傷付き防止やワンポイントアクセントとして活用できます。



ナビゲーション G3

軽量コンパクトで、耐振・耐水・耐塵設計の二輪車専用ナビゲーションシステムです。

※取り付けには別売のナビゲーション G3取付アタッチメントが必要です。



ハガー

材質:PP カラー:ブラック
走行時の後輪の泥・砂等の跳ね上げによるリアフェンダー周りの汚れを抑えます。



アラーム

車体の揺れや移動を感知してアラーム音で警告し、盗難抑止効果を発揮する商品です。

※取り付けには別売のアラーム取付アタッチメントが必要です。

インジケーターランプ

システムの作動状態をインジケーターランプで表示します。

VFR800X

車名・型式	ホンダ・EBL-RC80	
全長(mm)	2,190	
全幅(mm)	870	
全高(mm)	1,360	
軸距(mm)	1,475	
最低地上高(mm)	165	
シート高(mm)	835/815	
車両重量(kg)	244	
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)	27.4(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値(クラス)*3	18.9(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	RC79E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブV型4気筒	
総排気量(cm ³)	781	
内径×行程(mm)	72.0×48.0	
圧縮比	11.8	
最高出力(kW[PS])/rpm)	78[105]/10,250	
最大トルク(N・m[kgf・m])/rpm)	75[7.6]/8,500	
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	
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	常時噛合式6段リターン	
変速比	1速	2.846
	2速	2.062
	3速	1.578
	4速	1.291
	5速	1.111
	6速	0.965
減速比(1次/2次)	1.939/2.687	
キャスト角(度)	26°30'	
トレール量(mm)	103	
タイヤ	前	120/70R17M/C 58V
	後	180/55R17M/C 73V
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、プロアーム)
フレーム形式	ダイヤモンド(アルミツインチューブ)	

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■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な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。

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