

X-ADV

X-ADV

製品説明書



※本製品説明書に掲載されているX-ADVの製品写真はすべて海外仕様車です。

Hondaは2012年、ニューミッドコンセプトシリーズ(以下NCシリーズ)として、共通プラットフォームを持つNC700S、NC700X、INTEGRAの3モデルを発売しました。

NCシリーズは、グローバルモデルとして企画、開発され、多くのお客様がモーターサイクルに求めるニーズに過不足なく応える運動性能、動力性能とともに、Honda二輪の独自先進技術であるデュアル・クラッチ・トランスミッション仕様も加え、ライディングの楽しさと利便性を提供しました。

そしてこのプラットフォームは、2014年の750cc化を経る中で計9モデル^{*1}のベースとして採用されるなど、新コンセプト提案に際しても不可欠な役割を担い、発売以来8年でシリーズ累計生産台数15万台以上^{*2}を数える存在へと成長しました。

今回、このように多くのお客様の幅広いニーズを顕在化させてきたNCシリーズのプラットフォームをアップグレードし、新たな展開を図っていきます。

開発はものづくりセンター商品開発部(熊本)を中心として、スタイリングをHonda R&D Europe (Italia)、(株)本田技術研究所 デザインセンターが担当。生産は熊本製作所が行い、グローバルモデルとして販売を予定しています。

※1. 各モデルのタイプ違いは1モデルとしてカウント。

※2. Honda調べ 熊本製作所で世界各地向けに生産されたNCシリーズをカウント 2021年3月現在。

■NCシリーズのプラットフォームを適用したモデル



NC700S 2012年



NC700X 2012年



INTEGRA 2012年



CTX700 2013年



NM4 2014年



INTEGRA 2014年



NC750S 2016年



NC750X 2016年



X-ADV 2017年

●新プラットフォーム 開発のねらい

開発に際し、NCシリーズが世界中で幅広い需要を創出し、この10年でHondaのスポーツモーターサイクル最大のヒット作となったキーポイントを改めて検証しました。

開発チームはその理由を、それぞれのモデルごとに最も輝く個別のシーンを備えていること、一方、共通点として多くのライダーが乗り入れる市街地でも扱いやすいベーシックな実用性や利便性を備え、さらにライディングフィールの楽しさがいつでも味わえる特性を備えていることと捉えました。従来のモーターサイクルでは、これらのどれかに特化した結果を“個性”として評価されてきた経緯もありますが、NCシリーズはその先入観を覆し、これら全てを高い水準で具現化したことが、世界中のライダーからの注目に結びついたと考えています。

加えて、2017年に発売されたX-ADVの、一層スポーティーな性格づけに対する高い評価は、お客様が求めていることに対する認識をさらに深める機会となり、今回の新世代プラットフォーム開発にあたっての重要な知見となりました。

私達はこれらを真摯に受け止め、さらなる進化に正面から取り組みました。

新しいNCシリーズに共通するプラットフォーム構築の方針と代表的な内容は

ーより楽しく

エンジン出力向上と高回転の伸びに加え、ライディングモード新採用でシーンごとの走りを各々のライダーに最適化

ーより扱いやすく

取り回ししやすい低重心な車体パッケージングを継承しながら車両を軽量化

ーより便利に

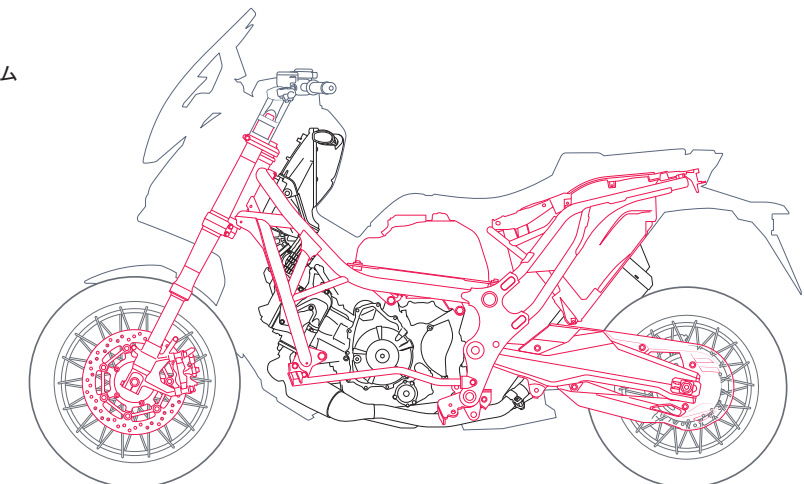
ラゲッジスペース容量の拡大を図るとともに、充実の先進装備を搭載

これらの実現により、新しいNCシリーズに一貫させた提供価値は

日常の移動をアグレッシブな気分に変える URBAN TRANSPORTER

新しいNCシリーズでは上記を共通スペックとして進化させ、さらにモデルごとにライダー各々の嗜好や、生活の中にモーターサイクルを取り入れるスタイルの違いに沿って選んでいただける個性を持たせ、従来の枠を超えた展開を図っていきます。

■X-ADVのプラットフォーム



●X-ADV 開発のねらい

X-ADVは、コンピューターの利便性と幅広いシチュエーションでの高い機動性を融合させた“アドベンチャースピリット”を持つ新しいコンセプトのモデルとして、それまでのNCシリーズプラットフォームを大幅に見直し2017年に発売。以来欧州を中心とした多くのライダーの支持を集め、2020年にはADV150を追加するなど、その魅力は世界中に広がっています。

新しいX-ADVでは、さらに動力性能と利便性を高め、フラットダートなどでの走りをより一層充実させることを目指しました。

開発のねらいは

スマート&エキサイティング ADVENTURE URBAN TRANSPORTER

新NCシリーズ共通プラットフォームの進化に加え、X-ADV固有の特徴は、

- ・フラットダート走行を想定した足まわりの継続採用と存在感を高めるデイトタイムランニングライトの採用
- ・ライディングモードに専用の“GRAVEL”を採用した一層エキサイティングな走り

これらにより、X-ADVは市街地の磨かれた石畳みから郊外のフラットダートまで幅広い路面コンディションを視野に入れた運動性能を獲得し、通勤など日常の使い勝手のよさと、週末の冒険など非日常の高揚感をさらに高める走りの双方を提供します。



2021 年 NC シリーズ

一貫テーマ：日常の移動をアグレッシブな気分に変える

URBAN TRANSPORTER

共通プラットフォームのアップグレード

- より楽しく：+出力/高速域向上、ライディングモード
- より扱いやすく：+軽量化
- より便利に：+ラゲッジスペース拡大、先進装備充実

2021 年 X-ADV 開発のねらい

スマート&エキサイティング
ADVENTURE URBAN TRANSPORTER

- ・フラットダート走行を想定した足まわりの継続採用と
存在感を高めるデイタイムランニングライト採用
- ・ライディングモードに専門の“GRAVEL”を採用した一層エキサイティングな走り

2017 年 X-ADV

一層スポーティーな性能に進化

2014 年 750cc 化

2012 年 NC シリーズ (NC700S, NC700X, INTEGRA)

共通プラットフォームによるシリーズ展開

- 楽しさ：鼓動感
- 扱いやすさ：低重心
- 利便性：ラゲッジスペース、DCT、燃費性能

●車体のねらい

車体は、2020モデルX-ADVの足まわり構成部品の基本諸元を継承しながらフレームを新設計。利便性の高さとの併せ、向上させた動力性能とバランスさせた運動性能を追求しました。

車体のねらいは

市街地からフラットダートまでの軽快感、利便性向上

これらの実現により、他のモデルでは味わえないX-ADVならではの魅力に、さらに磨きをかけました。

●車体パッケージング

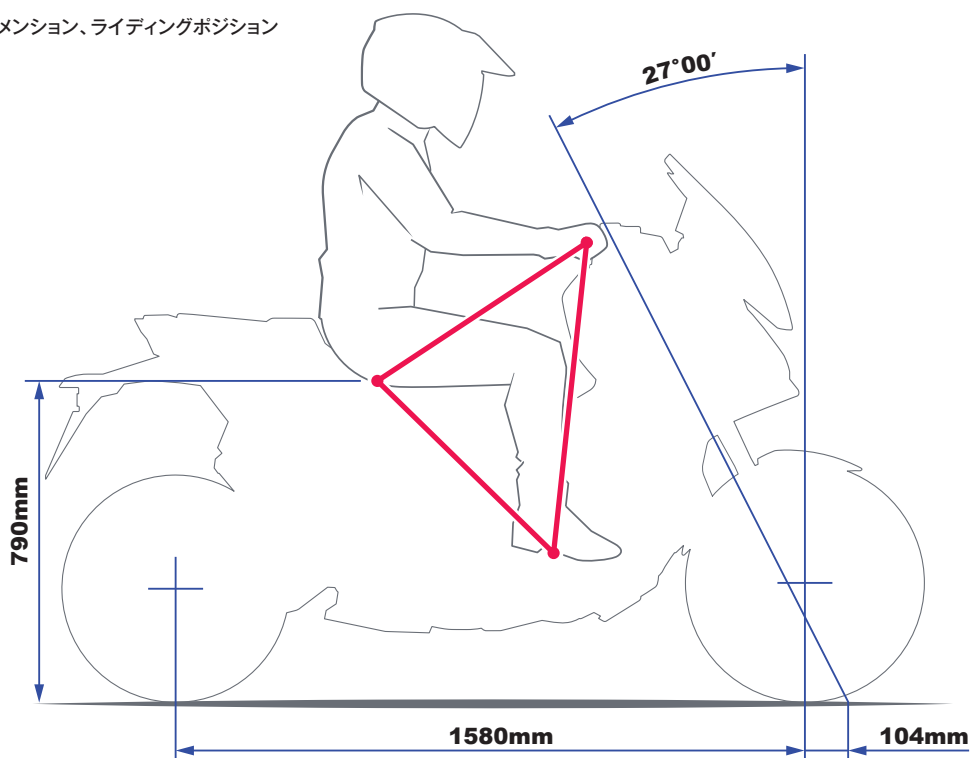
2017年に発売されたX-ADVはそれまでのNCシリーズのプラットフォームを大幅に見直し、NCシリーズの特徴である低重心で安心感のある操縦性に加え、リア足まわり15インチ化とそれによるラゲッジスペース容量拡大、ハンドル切れ角左右39°の確保などにより、軽快な取り回し性と使い勝手の向上を実現しました。

新しいX-ADVでは、この車体構成を継承しながら新設計フレームによる軽量化を図ることで、より充実した装備を採用しつつも完成車の重量増を抑えています。

●ライディングポジション

X-ADVには、加減速を多用するシチュエーションでの操りやすさからフラットダートでの車体取り回しやすさまでを想定したライディングポジションを設定しました。市街地で前方を見通しやすいアップライトな上半身姿勢に、前後に長いライダーシート、足を踏ん張りやすいフロアボード、幅広のテーパーハンドルによる車体の押さえ込みやすさなどを加え、フラットダートでの操作性を確保しました。

■ディメンション、ライディングポジション



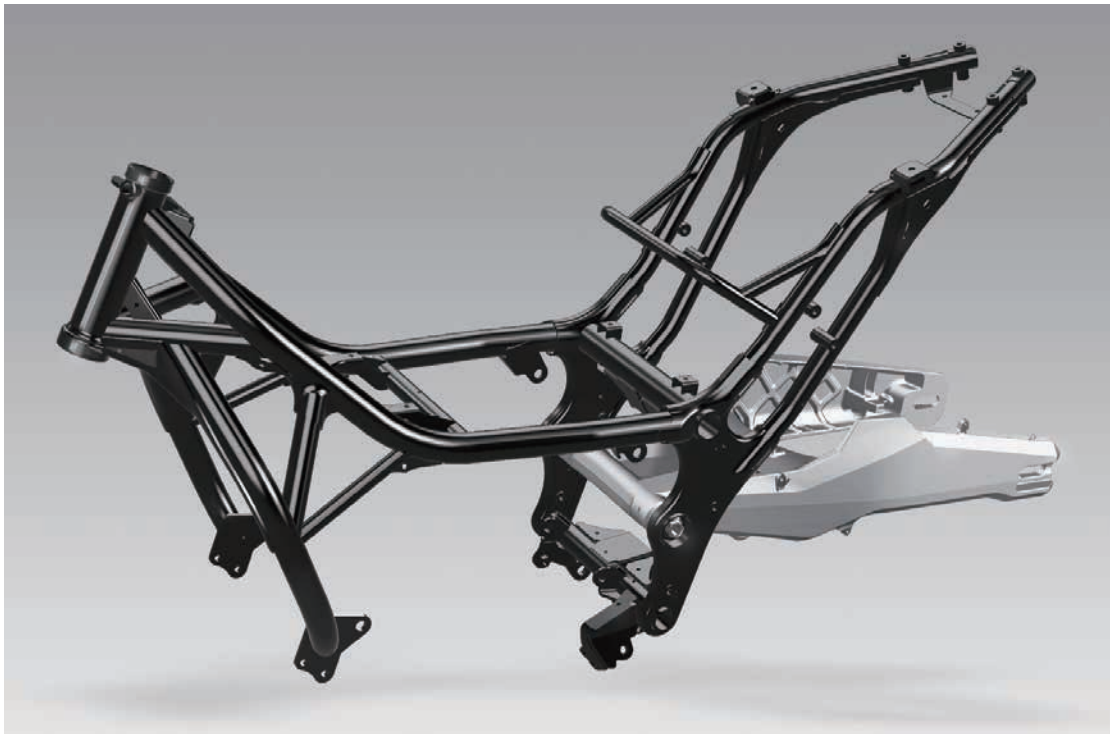
●フレーム

スチール製の丸パイプを主な構成としたダイヤモンドフレームを新設計するとともに、専用のフロアステーを採用。新しい外装と向上した動力性能に対応させながら、ヘッドパイプまわりから前側エンジンハンガーにかけてのパイプ構成を2020年モデルX-ADVから変更し、さらに各部の板厚最適化によりフレーム単体で約1kgの軽量化を実現しました。これにより、スチールの靱性を効果的に引き出した懐の深い操縦性による安心感に軽快感が加わり、フラットダートなどでの運動性能向上にも寄与しています。

●スイングアーム

2020年モデルX-ADVから軽量な一体型アルミHPDC(高圧鋳造)スイングアームを継承。その高い剛性により駆動力を効率よく路面に伝えるとともに、路面からの入力もしっかりとサスペンションに伝わることで、良好な路面追従性を獲得しています。

■フレーム、スイングアーム (CGイメージ)



●足まわり

足まわりを構成するサスペンション、ホイール、ブレーキなどの構成と諸元を2020年モデルX-ADVから継承しました。

■フロント足まわり



■リア足まわり



○パーキングブレーキ

傾斜地での駐停車などで便利なパーキングブレーキは、右手ハンドルグリップ付近にレバーを配置することで操作しやすさに配慮しました。



○足着き性

シートは2020年モデルX-ADVよりもシート前側の幅をスリム化することで足着き性の向上を図りました。



● 利便性

デイリーユースでよりスマートに使いこなせるよう、以下の装備を採用し利便性を高めています。

○ ラゲッジスペース、USBソケット、インナーボックス

フレームを新設計することで、シート下に容量22Lのラゲッジスペースを確保。2020年モデルX-ADVに比べ1Lの容量拡大を図りました。

ラゲッジスペース内には荷物の確認に便利なラゲッジライトとUSBソケット (USBを差し込む際に上下方向性のないUSB Type-C) を標準装備。また、ハンドル右手下方に小物入れを装備し、利便性を高めました。

■ ラゲッジボックス



■ ラゲッジボックス(ヘルメット収納時)



※ラゲッジボックスには、ヘルメットの形状・大きさによっては入らない場合があります。

■ USBソケット



※USBケーブルは別売です。

○ Honda SMART keyシステム連動

ステアリング ロック

Honda SMART Keyシステムを採用し、ステアリングロックと連動させました。従来のキー操作によることなくハンドル手前に配置されたコンソールスイッチ部の手元操作で、イグニションON/OFF、ハンドルロック/アンロック、シートとフェーエルリッドの解錠を作動可能としました。また、スマートキーシステムタイプのトップボックス(別売)のリッドオープンでHonda SMART Keyシステムと連動させています。



●スタイリングのねらい

新しい X-ADVはスタイリングを一新し、そのアドベンチャースピリットを象徴する独自のスタイルをさらに磨きました。

スタイリングのねらいは

さらなるエキサイトメントと存在感

通勤などデイリーユースにおける良好な使い勝手を備えながら、既存のモデルとは一線を画した車体構成による高い運動性能と、フラットダートでの動力性能進化を直感できるよう、新しいX-ADVにはモーターサイクルのスタイリング手法をよりダイレクトに反映しました。

●全体スタイリング

X-ADVの進化を表現する手法としてボディパーツ構成を一新。主体色パーツをより車体上側および前方に寄せることで、マスの凝縮感を保ちながら、より一層の軽快感を与えると同時にダイナミックなイメージを表現しました。

傷が目立ちにくい着色樹脂パーツを効果的に取り込んだタフな印象を継承しながら、都会の風景に映えるソリッドなボディサーフェスで現代的な表情を、そしてそれらのサーフェスをシャープなエッジで刻むことでハイライトを強調し、躍動感を演出しています。さらに、車体右側クランクケースと周辺のステンレスのプロテクターを独立させ、よりモーターサイクルらしい部品構成とすることでメカニカルな表現を付加しています。





●フロントまわり、デイトムランニングライト

フロントまわりは、走行状況やライダーの好みによって防風性能を手動で5段階にアジャストできる※1リンク式ウィンドスクリーンを継承しながら、新しいデザインを施しました。ヘッドライトには新たにデイトムランニングライト※2を採用。LEDによるシャープな形状の面発光とするとともに、ヘッドライト左右上方に配された車名ロゴを常時発光させることで、さらなる存在感を獲得し、所有感を高めています。

※1. ウィンドスクリーンの調整は停車時に行ってください。

※2. 上下発光ユニットのハイビーム、ロービーム間に導光部材を用いたデイトムランニングライトは特許出願中。

■リンク式ウィンドシールド (最低位置)



■リンク式ウィンドシールド (最高位置)



■デイトムランニングライト



■ヘッドライト (ライトON)



スタイリング (4)

X-ADV

●カラーリング

カラーバリエーションはX-ADVの持つタフさをより引き立てる2色を用意しました。

■パール ディープ マッド グレー

ワイルドさと都会的なイメージを兼ね備えたパールグレー



■グラファイト ブラック

ベーシックながらも力強いイメージのブラック



●パワーユニットのねらい

パワーユニットは、グローバルに高い評価をいただいているNCシリーズのエンジン基本諸元を継承しながら出力向上を図ることでさらにスポーティーな走りを実現。デイリーユースでの扱いやすさに加え、幅広いシーンに適應できる一層自在な走りにつなげています。

パワーユニットのねらいは

パワフルなエンジンフィールとより自在な加速性能

継承した点

- ・ 完成車の低重心化に大きく寄与する62° のシリンダー前傾角(車体搭載角)
- ・ 270° 位相クランクが生み出す鼓動感
- ・ 低中速域の力強さ
- ・ 良好な燃費性能

進化させた点

- ・ 出力向上
- ・ 伸びのあるスムーズな回転特性
- ・ 軽量化

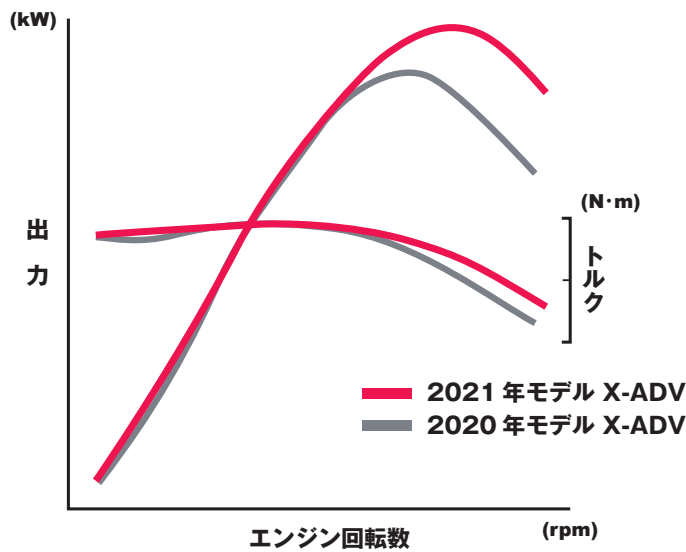
これらにより、パワーユニット領域では扱いやすさを引き継ぎ、走りの楽しさを進化させました。



●出力特性

扱いやすい特性を持つ従来NCシリーズ水冷4ストロークOHC4バルブ直列2気筒745cm³エンジンの基本諸元を継承。新設計のピストンをはじめとする軽量化と吸排気系の見直しによりレッドゾーン入口回転数を2020年モデルX-ADVの6,400rpmから7,000rpmへと引き上げ、最高出力を40kW/6,250rpmから43kW/6,750rpmに向上させました。またバルブタイミングの見直しと併せ、スロットルバイワイヤシステム(別項)の採用による出力制御により爽快なエンジンフィールを獲得しました。

■出力特性比較イメージ



●軽量化

ピストンは裏面を肉抜きすることで軽量化を図り、往復部の慣性力低減により高回転化に大きく寄与しています。またそれに伴うクランクのカウンターウエイト重量最適化や、2軸1次バルンサー軸径の見直し、さらにバックラッシュ精度を確保することでセラシ機構を廃止したバルンサーギアなどにより、エンジン単体で1.4kgの軽量化を実現しています。

■ピストン



●吸気系

エアクリナーは2020年モデルX-ADVに対し、ダクトおよびエレメントの配置や構造を踏襲しつつ、クリーンサイドの容積割合を増加したことに加え、ダクト内の吸気抵抗低減、ダクト断面積拡大を図ることで出力向上と全回転域でのスロットルリニアリティーを向上させました。

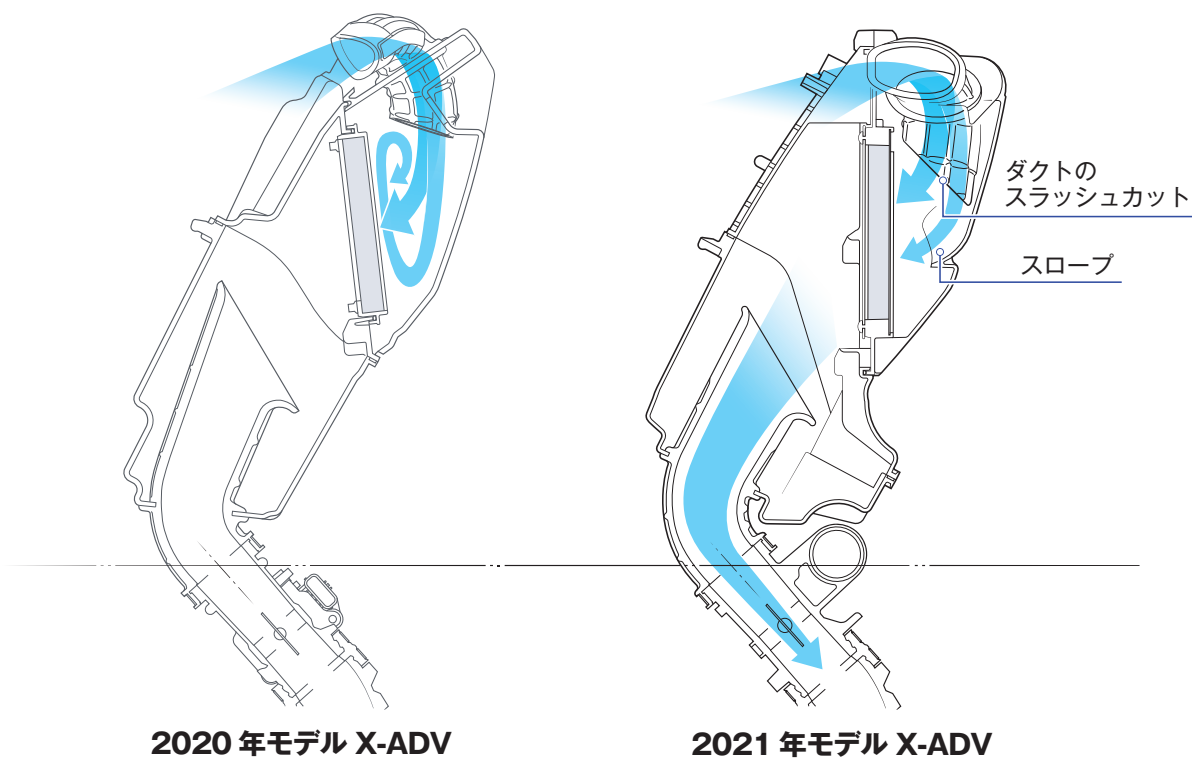
エアクリナーカバーの内部にはダクト出口付近にスロープと整流板を配置※し、ダクトより吸入した空気を効率よくエアボックス内へ導入させることで、クリーンサイドの容積比率拡大と併せて特に中低速域での力強い加速感とそこからの伸びに寄与しています。

さらに、メインフレーム周辺のスペース効率に優れた、1つのスロットルボディで2つの燃焼室に混合気を供給するヘッド内分岐吸気ポート形式を従来から引き継ぎながら、スロットルポア直径を2020年モデルX-ADVの36mmから38mmに拡大することで、最高出力の向上に大きく寄与しています。

加えて、上記変更に合わせたバルブタイミングの最適化とスロットルバイワイヤシステム(別項)によるスロットルバルブ開度制御により、レスポンス向上とスムーズな回転上昇を獲得し、よりスポーティーなライディングにも応える特性としています。

※ 特許出願中。

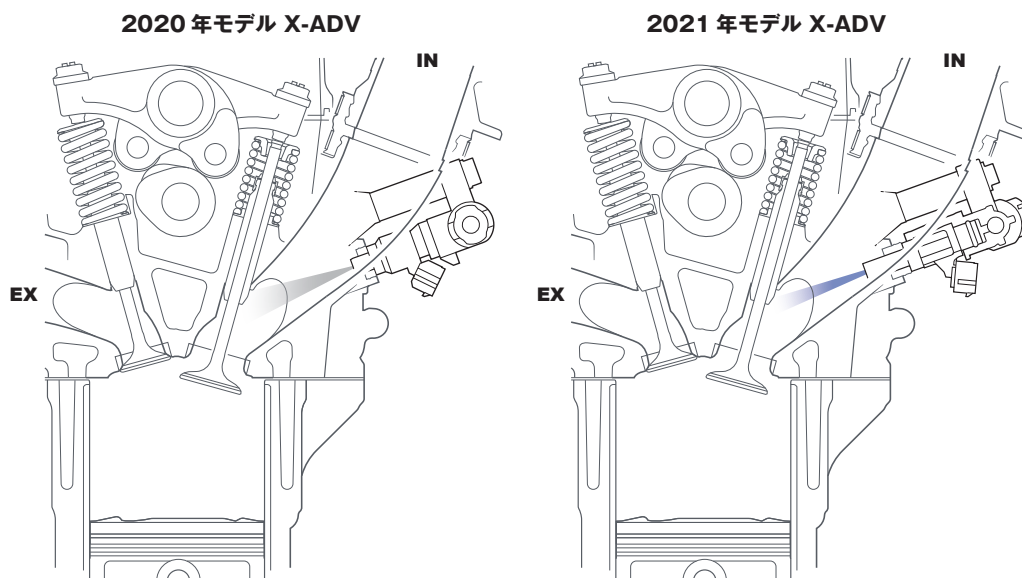
■エアクリナー断面比較イメージ



●燃料供給システム

インジェクターにロングノズルタイプを採用しスプレーフォームを狭角化することで噴霧した燃料が吸気ポート壁面に付着する量を、2020年モデルX-ADVに対し75%低減しました。また、燃料噴射タイミングの最適化により理想的な空燃比の混合気をインレットバルブ周辺に発生させます。LAFセンサー採用による一層緻密な燃料噴射量制御と併せて、燃焼安定性向上を図りました。

■スプレーフォーム比較イメージ



●排気系、環境性能

左右燃焼室からの排気集合部に配置されたエキゾーストチャンバーの形状を最適化することで排気の整流効果を向上させるとともに、高効率貴金属触媒を採用したキャタライザーの保持構造を変更することで排出ガス浄化率を向上させました。これによりキャタライザー総容量を、2020年モデルX-ADVから33%削減しながら平成32年(令和2年)排出ガス規制に適合するとともに出力向上と軽量化に寄与しています。

●ギアレシオ

新しいX-ADVでは4~6速ギアレシオの最適化をはかることで、出力向上を図りながら燃費の向上に寄与しています。

●駆動方式、デュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)

X-ADVの変速、駆動方式にはAT/MT変速モードが選択可能な、Honda二輪独自技術のデュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)とチェーン駆動方式を採用しています。減速時には自動的にブリッピングを行うことで回転数を調整し、シフトダウンに伴うショックを低減しています。

DCTはエンジンストールの心配がないことや、AT変速モードを選択することで変速操作から解放されることに加え、トラクションの手応えがダイレクトに得られることで、よりライディングそのものへの集中を可能とした上質なファンライドを提供します。

●制御、電装のねらい

制御、電装領域では、日常での使用における効率のよさから週末のファンライドまでをカバーする性能を追求しました。

制御、電装のねらいは

幅広いシーンでライダーを支える先進装備

向上したエンジン出力を楽しんでいただける制御技術を採用することで、様々なライディングシーンに一層の充実感を提供します。

●スロットルバイワイヤシステム(TBW)、ライディングモード(1)

X-ADVには、ライダーのスロットルグリップ操作を電気信号に変換してスロットルボディのバルブ開度制御を行うスロットルバイワイヤシステム(TBW)を新たに標準装備としました。

このTBWの採用に伴い、2017年モデルX-ADVのDCTのAT/MT変速モード切り替えに加え、AT選択時のシフトスケジュール(D)、エンジン出力(P)、Hondaセレクトダブルトルクコントロール^{*1}(T)、エンジンブレーキ(EB)の制御レベルを組み合わせたライディングモードを搭載。

また、X-ADVのABS^{*2}には、雨天からワインディング走行まで幅広いシーンに対応するHighに加え、フラットダート走行などに対応したLowを追加。選択を可能とすることでシチュエーションに沿った制動性能と安心感を提供します。

そしてAT選択時のシフトスケジュール(D1~4)に加え、フラットダート走行を想定した3Gを設定。これとライディングモードを構成する各パラメーターの制御レベルを専用で組み合わせ、さらに上記ABS制御レベルLowを適用したGRAVELを選択肢に加えることで、フラットダートでのよりエキサイティングな走りを楽しんでいただけます。

これらの追加を含むライディングモードは、ハンドル左手のMODEスイッチで、ライダーの好みや走行状況に沿って以下のライディングモードを選択。さらにDCTのAT/MT変速モード選択が可能です。

- ・ **SPORT**: ワインディングなどをより楽しめるスポーティーな特性
- ・ **STANDARD**: 郊外から市街地への通勤など、幅広いシーンで扱いやすい特性
- ・ **RAIN**: 雨天の濡れた路面などでも安心して走れる穏やかな特性
- ・ **USER**: P、T、EB、Dの各制御レベルを任意に組み合わせて記憶

^{*1} Honda セレクトダ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。

^{*2} 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、コーナーなど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。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。

●スロットルバイワイヤシステム(TBW)、ライディングモード(2)

ライディングモードの統合制御は、走行状態を以下の各センサーで検知し、その入力信号からECUで算出された値により、ライディングモードの各制御レベルごとに設定されたスロットルバルブ開度とDCTのATシフトスケジュールによって行われます。

- ・ライダーのスロットルグリップ操作:アクセルポジションセンサー
- ・エンジン回転数:クランクセンサー
- ・車速、前後輪の回転差:前後輪の車輪速センサー

■ライディングモード一覧

モード名 イメージーション	パワー (P) 出力3レベル High ~ Low	Honda セレクタブル トルクコントロール (T) 介入度3レベル Low ~ High	セレクタブル エンジンブレーキ (EB) 強さ3レベル High ~ Low	DCT AT シフト スケジュール (D) 変速特性4レベル コンフォート (1) ~ スポーツ (4), 3G	ABS (2021年モデル X-ADV) 介入度2レベル High, Low
SPORT	High	Low	High	4	High
ワインディングなどをより楽しめるスポーティな特性					
GRAVEL (2021年モデル X-ADV)	High	Low	High	3G	Low
フラットダートをより楽しめるエキサイティングな特性					
STANDARD	Middle	Middle	Middle	2	High
郊外から市街地への通勤など、幅広いシーンで扱いやすい特性					
RAIN	Low	High	Low	1	High
雨天の濡れた路面などでも安心して走れる穏やかな特性					
USER	High, Middle, Low	OFF, High, Middle, Low	High, Middle, Low	1, 2, 3, 3G, 4	High, Low
各パラメーターのレベルを任意に組み合わせて記憶					



●Honda Smartphone Voice Control system (HSVCS)

スマートフォンは現在、“利便性”から“仲間を助けつながら楽しむ”まで、ユーザー各々のニーズに沿ってパーソナライズされた情報端末となっています。そして、その世界的な普及に伴い、情報の受け取りやすさや即時性のアップトゥデートが繰り返され、人が移動する際にもそれら情報へのアクセスが必要とされる場面が増えています。Hondaではこのような現状と今後を見通し、ユーザー自身によって最適化されたスマートフォンの情報リソースをそのまま活用できるシステムとしてHSVCSを自社開発しました。

購入に際してスマートフォン (OS: Android、対応: Bluetooth®4.2以降) にHSVCS専用のアプリケーションをダウンロード。車両とスマートフォンをBluetoothで接続し、音声入力に応答したヘッドセットからの音声ガイダンスに沿ってハンドル左手の4wayスイッチ*を操作することで、走行中ハンドルグリップから手を離すことなく、お手持ちのスマートフォンに搭載されている以下コンテンツの作動を可能としました。各情報はヘッドセットからの音声とシンプルなメーター画面表示によりユーザーに伝えられます。

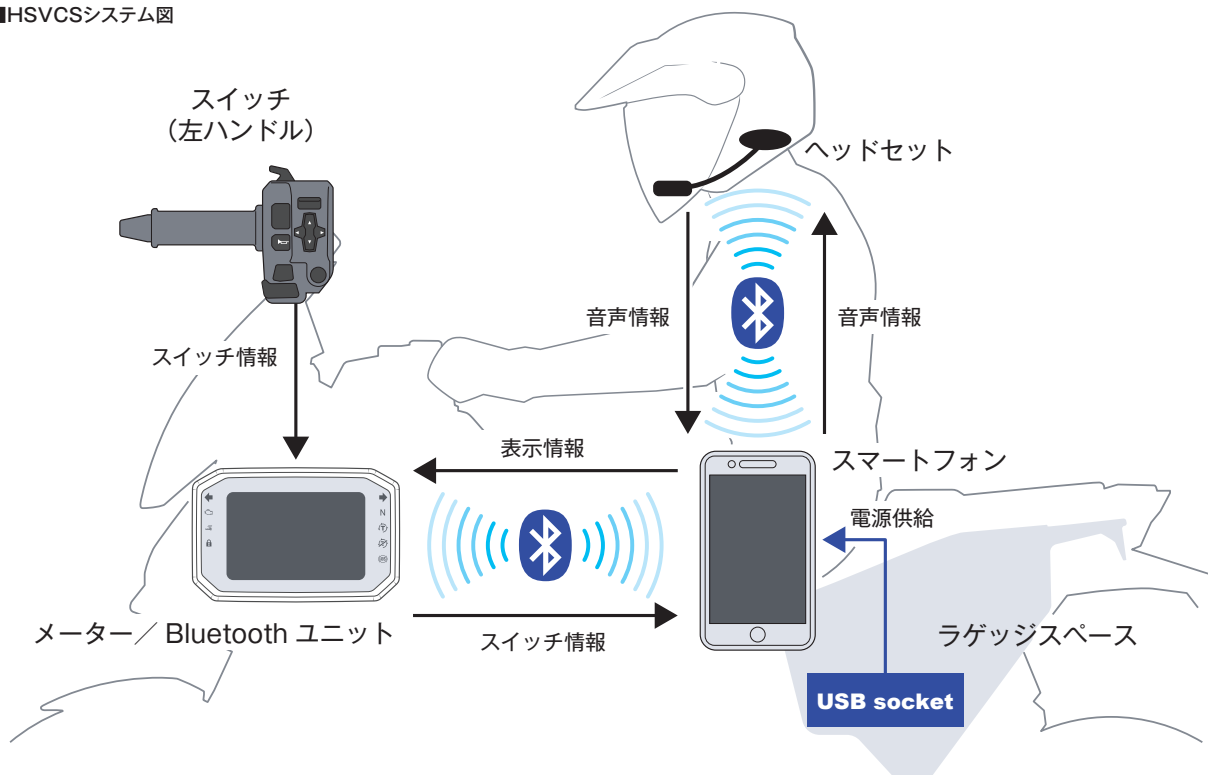
- ・ 通話
- ・ ナビ(ターンバイターン方式)
- ・ 音楽
- ・ メッセージ送受信

GPSナビゲーションなどの長時間使用を想定し、ラゲッジスペース内にUSBソケットを配置。

このHSVCSによって、よりシームレスな情報のやり取りが可能となり、利便性に寄与しています。

※ 特許出願中。

■HSVCSシステム図

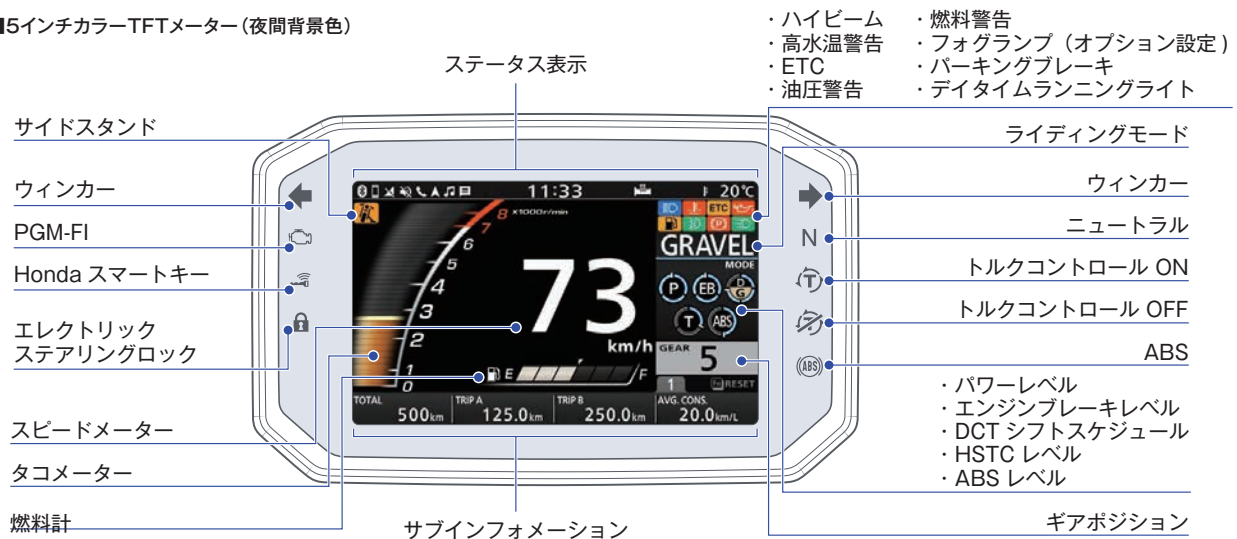


【商標・登録商標について】
 Androidは、Google LLCの商標です。
 Bluetooth®は、米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

●5インチカラー-TFTメーター

視認性の高い5インチカラー液晶(TFT)メーターを採用。機能/情報別に表示エリアを分けることで豊富な情報を直感的に把握しやすいようレイアウトしました。背景色は昼間:白、夜間:黒となり、さらに速度計、回転計、燃料計は、ライダーの好みによって4パターンのグラフィックから選べます。各表示情報は左手ハンドルスイッチで選択します。

■5インチカラー-TFTメーター(夜間背景色)



■タコメーター、スピードメーターの表示パターン(昼間背景色)



■メーター



●オートキャンセルウィンカー

車線変更時や右左折終了後に自動的にウィンカー作動を停止させるHonda独自のシステムです。

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コントロールユニットに伝えウィンカーを自動的にキャンセルします。

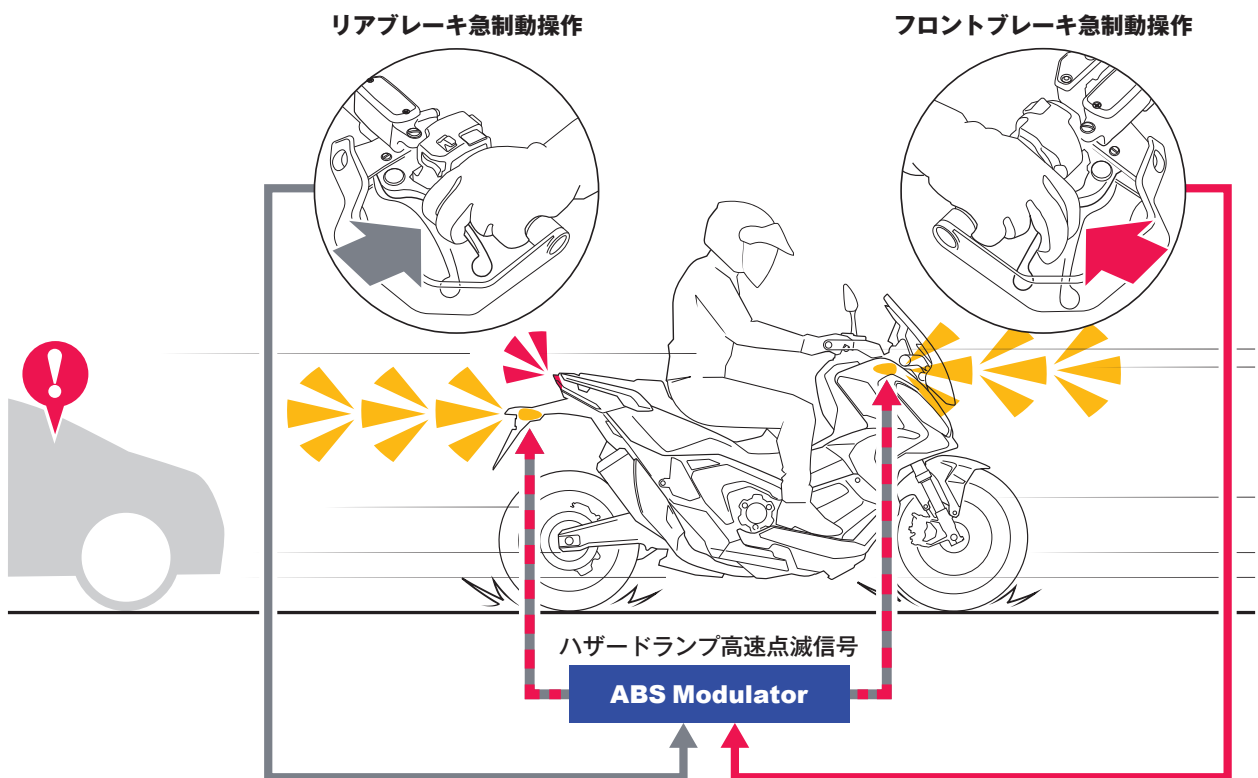
●エマージェンシーストップシグナル

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。

ABSモジュレーターが走行中に急制動を判定すると、その情報を受け取ったウィンカーリレーがハザードランプを高速点滅させることで後続車などに注意を促します。

※エマージェンシーストップシグナルは急ブレーキをいち早く後続車に伝えるシステムです。運転する時は不必要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。

■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図



●純正オプション

幅広いシーンを想定して開発されたX-ADVには、純正オプションを豊富にご用意しました。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のが可能です。X-ADVの開発チームによる本機同時開発により、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、新しいX-ADVの世界がさらに充実したものになると考えています。

○積載性向上

・トップボックス 50L スマートキーシステムタイプ※1

アルミ製のリアキャリア(別売)に固定できる、ヘルメットを2個収納可能※2な新デザインの容量50Lトップボックス。パッセンジャー用のバックレスト(別売)装備によりフィット感を向上させ、長距離を2人乗りで楽しむ際などの快適性に配慮しています。スマートキーシステムタイプでは、車両本体のHonda SMART Keyシステムと連動したリッドオープンを可能とすることで、専用キーを携帯する煩わしさを解消し、荷物を持った状態などでの使用が一層便利になりました。

また、タフなイメージを高めるアルミトップボックスパネル(別売)も用意しました。

※1. 前モデルのHonda SMART Keyシステムには非対応。

※2. サイズ、形状によっては収納できない場合もあります。



※アルミトップボックスパネル+バックレスト装着状態

○積載性向上

・パニアケース(左右セット)ワン・キー・システムタイプ [ウェーブタイプキー用]

車両デザインに合わせたデザインの樹脂製パニアケース。取り外しても大型のステーが残らず、車体デザインを崩しません。車体右手側容量26L、左手側容量33L。エマージェンシーキーで開閉・脱着可能なワン・キー・システムタイプを採用。



・アルミパニアケースパネル

アルミ製パネルにより質感の向上とタフなイメージを演出します。



・コンソールバッグ 9L

車体形状とのマッチングを図った、シート前端からコンソールスイッチ部までの空間に積載を可能とする9Lのコンソールバッグ。軽量コンパクトで、インナーポケット、ケーブルホルダーの設定により利便性を高めています。専用レインカバー付き。



○快適性向上

・サイドパイプ

スチール製のサイドパイプ。フォグライトをマウントすることができます。

・フォグライト

走行路の視認性を補助するLEDフォグライト。

ハンドルスイッチでON/OFF操作が可能で、TFTメーターに点灯状況が表示されます。



・レッグディフレクター

スモークポリカーボネイト製のディフレクター。

装着することで、走行時の腰まわりへの風の巻き込みを軽減し、快適性を向上させます。X-ADVロゴ入りです。



・フロアパネル

ステンレスパネルとラバーの組み合わせにより、タフなイメージの外観と滑り止め機能を両立。X-ADVロゴ入りです。



※写真は旧モデルです。

○ドレスアップ

X-ADVのタフで精悍なイメージをさらに高めるため、以下のアイテムを用意しました。

・ラテラルカバー

ステンレス素材ショット仕上げのカバーを装着することで足元を引き締め、質感を向上させるカバーです。靴によるボディーへの外傷を軽減します。



・アルミパーキングレバー

・パーキングレバーカバー

アルミの削り出しで外観をスタイリッシュにしたパーキングレバー/パーキングレバーカバー。(各別売)
パーキングレバーカバーはHondaロゴ入りです。



■アクセサリ装着車



主要諸元



X-ADV 主要諸元		X-ADV
車名・型式		ホンダ・8BL-RH10
全長(mm)		2,200
全幅(mm)		940
全高(mm)		1,340
軸距(mm)		1,580
最低地上高(mm)★		135
シート高(mm)★		790
車両重量(kg)		236
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)	42.5(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値*(クラス)*3	27.7(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		RH10E
エンジン種類		水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒
総排気量(cm ³)		745
内径×行程(mm)		77.0×80.0
圧縮比★		10.7
最高出力(kW[PS]/rpm)		43[58]/6,750
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		69[7.0]/4,750
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)		13
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	2.666
	2速	1.904
	3速	1.454
	4速	1.178
	5速	0.967
	6速	0.815
減速比(1次*/2次)		1.921/2.235
キャスター角(度)★		27°00'
トレール量(mm)★		104
タイヤ	前	120/70R17M/C 58H
	後	160/60R15M/C 67H
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		ダイヤモンド

■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。

※X-ADV、Honda Smart Key System、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。