

**CB1300**  
*SUPER FOUR*  
*SUPER BOL D'OR*

製品説明書



1992年に「Project Big-1」としてCB1000SFがデビュー。2012年に20周年を迎え、現在ではCB1300シリーズとして皆様にご愛顧頂いております。今回のモデルチェンジでは、「Project Big-1コンセプト」の伝統を受け継ぎながら、フラッグシップスポーツモデルとして、開発コンセプトを次のように設定しました。

## 『威風堂々』感動のCBフラッグシップスポーツ

このコンセプトを元に

●「Project Big-1」の掲げる5つの感動性能をさらに磨き上げました。

・所有する感動

迫力の車格と伝統が息づく大人のCBスタイリング

・跨った瞬間の感動

堂々かつ自由度の高いライディングポジションと良好な足着き性

・太い走りの感動

大排気量CBならではの余裕溢れる走りと言4らしい吹け上がり

・操る感動

迫力の車格を軽快にコントロールできるハンドリング

・「余裕」がもたらす感動

街中からロングツーリングまで気負わず走れる懐の深さ

これらの感動性能を様々なシーンでお客様に体感して頂けるように作り込みました。



CB1300 SUPER FOUR

CB1300 SUPER BOL D'OR

開発コンセプトに基づき以下の変更を行っています。

●所有する感動

迫力の車格と伝統が息づく大人のCBスタイリング

- ・新規二眼メーター
- ・新デザインサイドカバーの採用
- ・小型マフラーの採用
- ・LEDヘッドライト\*
- ・新デザインフロントカウル of 採用\*

●跨った瞬間の感動

堂々かつ自由度の高いライディングポジションと良好な足着き性

- ・新デザインサイドカバーの採用
- ・ライディングポジションの変更\*

●太い走りの感動

大排気量CBならではの余裕溢れる走り と直4らしい吹け上がり

- ・吸排気系の見直し
- ・FI制御の見直し

●操る感動

迫力の車格を軽快にコントロールできるハンドリング

- ・フレームの剛性を見直し
- ・10本スポークホイールの採用

●「余裕」がもたらす感動

街中からロングツーリングまで気負わず走れる懐の深さ

- ・ミッションを5速から6速へ
- ・多彩な純正アクセサリーの設定 (リアキャリア・トップボックス・パニアケース\*・アクセサリースOCKET・ハイスクリン\*)

\*はSUPER BOL D'ORのみの変更



## スタイリング

## CB1300 SUPER FOUR/CB1300 SUPER BOL D'OR

「Project Big-1」として受け継がれる「威風堂々」の佇まいを表現し、CBの伝統を継承したボリューム感溢れるスタイリングとしています。サイドカバーを一新し、小型マフラーと合わせてグラマラスかつ一体感のあるラインを作り出しています。

SUPER BOL D'ORではCBらしさを継承しつつエッジの効いたフロントカウル・バックミラーを採用し、導光体を採用したLED ヘッドライトとともにCBの新しい独創的な顔を生み出しました。

また、ブランドを牽引するモデルに適用される立体ウイングバッジを採用しております。



CB1300 SUPER FOUR



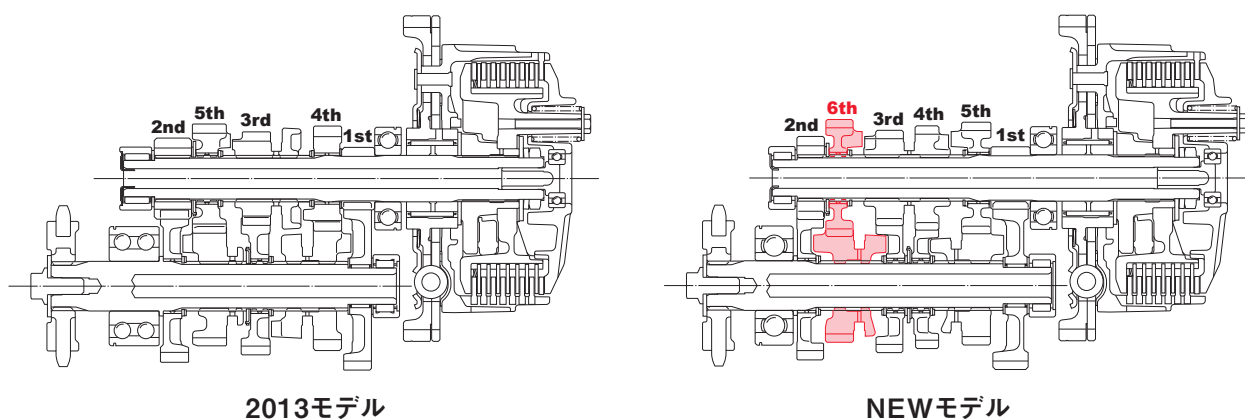
CB1300 SUPER BOL D'OR



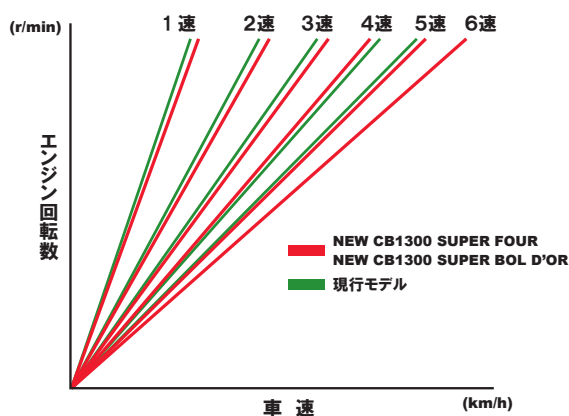
## ●6速ミッション

エンジンはトランスミッションを5速から6速へ変更をしました。5速までを従来モデルとほぼ同等のギアレシオに設定し、さらに1速追加することにより、トルクフルな走りとスポーツライディングの楽しみをキープしながら、高速巡航での静粛性や燃費の向上を図っています。

■トランスミッション比較図



■車速比較図



### ■静粛性向上

100km/hクルーズ時のエンジン回転数低減  
3480rpm → 3040rpm

### ■燃費向上

O<sub>2</sub>フィードバック制御の追加、FIセッティングの変更も合わせて  
25.2km/L → 26.8km/L  
※燃費値は、定地60km/hの認定値

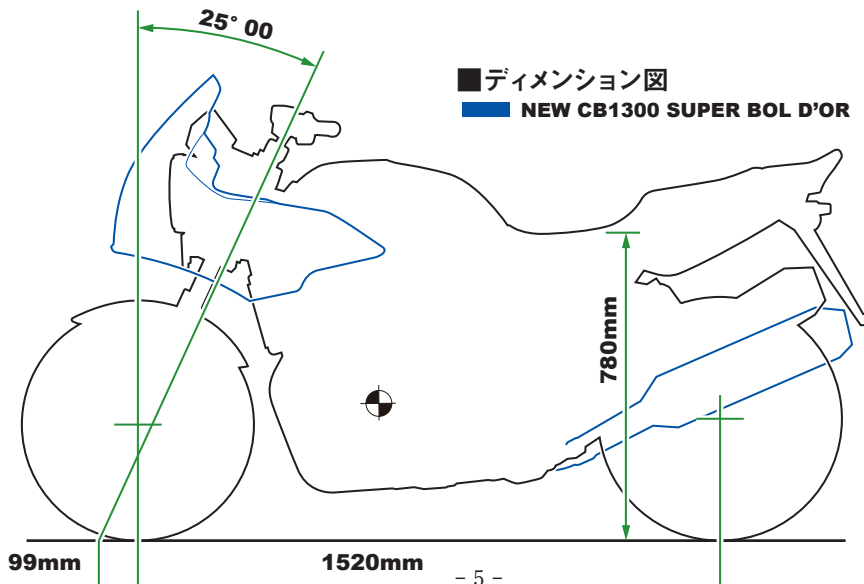
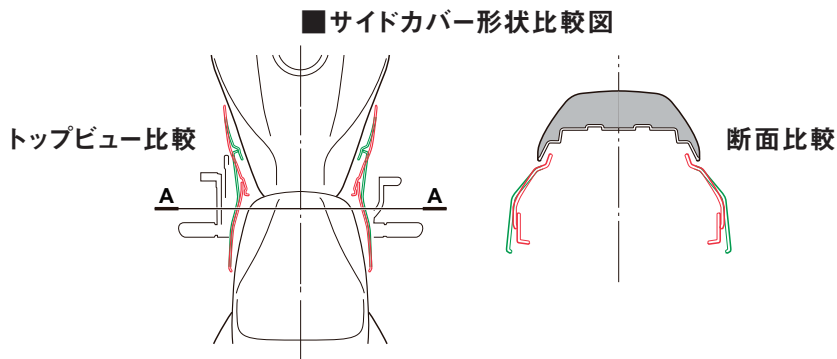
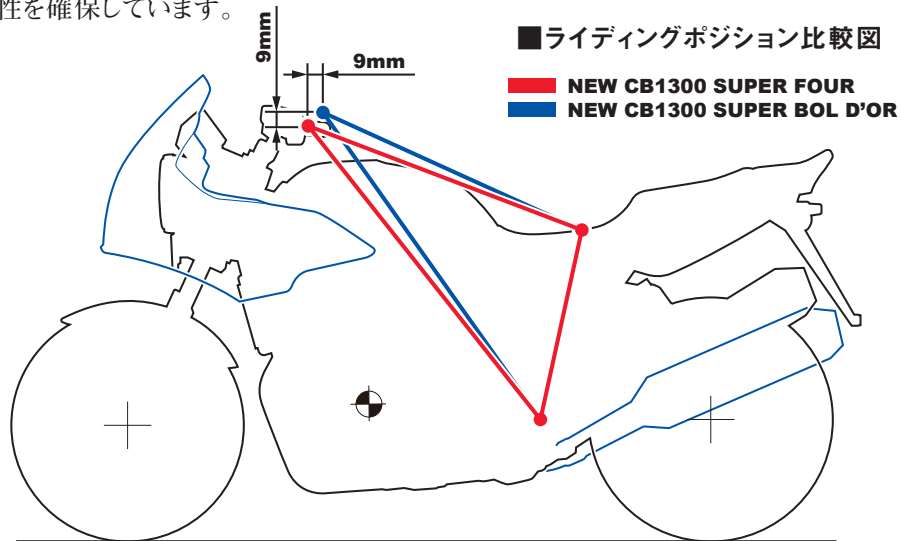
## ●小型マフラー採用など吸排気系の変更

街中で多用する低回転域での出力向上や、高回転域での直4らしい心地良い吹け上がりを実現するために、排気バルブを廃止した小型マフラーを採用し、吸気系においてもコントロールデバイスを廃止することで吸気ダクト面積の拡大を図りました。また、PGM-FIのセッティングやO<sub>2</sub>フィードバック制御の追加変更も加えております。これらの変更は感動の走り性能の実現のみならず、燃費の向上へも大きく貢献しています。

## ●ライディングポジション

CB1300 SUPER FOURは、やや前傾姿勢となるスポーティーなライディングポジションを踏襲。SUPER BOL D'ORにおいては、ツーリングでの快適性、景色を愉しむことを重視し、よりアップライトで自然なライディングポジションに変更しました。

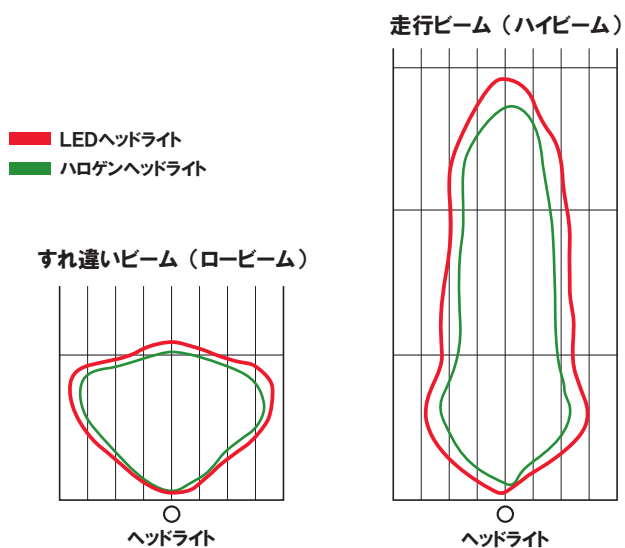
また、エアクリナーのボリュームを犠牲にすることなくサイドカバーの幅をスリム化し、ライダーの居住性を向上。優れた足着き性を確保しています。



CB1300 SUPER BOL D'ORでは、新たに先進のLEDヘッドライトを採用。一目見て、NEW CBであることを認識できます。また、ヘッドライトの輪郭を照らし出す様に導光帯を配置。新デザインのフロントカウルと合わせて、CBの新しい独創的な顔つきが誕生しました。配光特性は従来に比べ、ロングかつワイドとし、視認性及び被視認性を向上しています。



■ヘッドライト配光特性比較図



## ●新規二眼メーター

CB伝統の二眼タイプを踏襲しつつ、多機能な新メーターを採用しました。文字盤は、高級感と視認性の高い自発光タイプ。中央にはシフトポジション表示や燃費計、一日の走行距離や外気温といった、特にツーリング時の快適性に寄与する各種情報を表示する大型ネガ液晶パネルを採用しています。

E Packageにおいては標準装備となるETCのインジケーターと、グリップヒーターのレベルも合わせて液晶パネルで表示可能としました。また、純正アクセサリとしてアルミ加飾パネルを2色設定しました。



CB1300 SUPER FOUR

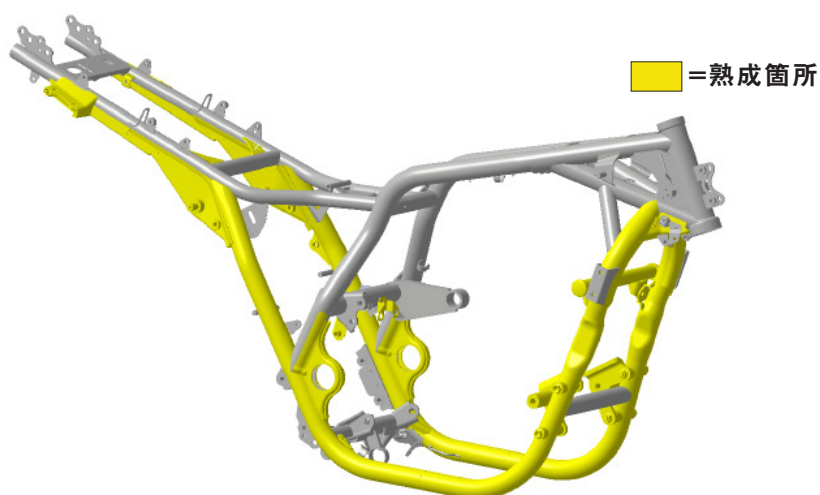


CB1300 SUPER BOL D'OR



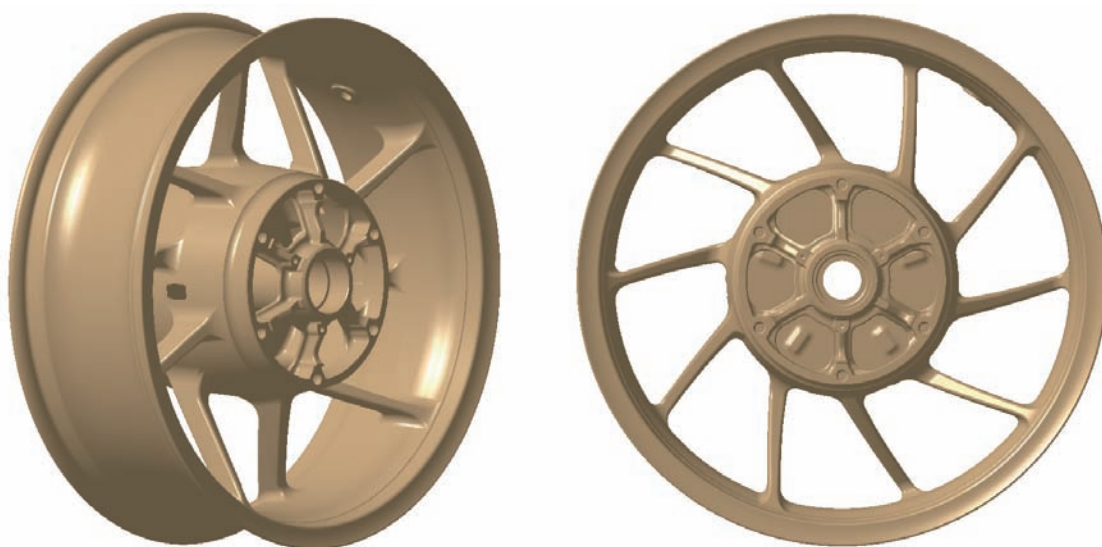
●フレーム

デュアルバックボーンを備えるダブルクレードル・フレームの熟成を行いました。新たに純正アクセサリとして追加されたキャリア、トップボックス、パニアケースを支えるためのシートレール部の補強はもちろんのこと、各部の剛性バランスの見直しを行い、積載時の安心感の向上と軽快なハンドリングの両立を図っています。



●ホイール

専用のホイールは左右にクロスする新形状10本スポークホイールを採用。見た目のユニークさと軽快感を演出するとともに、剛性バランスの見直しとバネ下重量の低減により、運動性能の向上に貢献しています。



### ●積載装置(リアキャリア、トップボックス、パニアケース\*)

今回、CB1300シリーズとしては初めてリアキャリアとトップボックスを純正アクセサリとして設定。さらに、CB1300 SUPER BOL D'ORにはパニアケースを設定することにより、1台での楽しみの幅を広げました。

リアキャリアはスチール製の太径パイプでシンプルかつコンパクトにデザインされ、車両にマッチした使い易い形状としています。トップボックスにはお客様の嗜好に応じ、全4色を設定しました。

また、パニアケースには、従来の大型ステーからミニマム化を図り、脱着時の利便性と外観の向上を図りました。\*はSUPER BOL D'ORのみに設定



### ●アクセサリソケット

ACGの発電容量を従来の29.5A(413W)から33.9A(475W)へ大幅にUPすることにより、各種充電や補器類を追加したいときに役立つアクセサリソケット(3A)をシート下に設定しました。



### ●ハイスクリン\*

高速巡航時や長距離ツーリング時に防風性能をさらに高め、ライダーの疲れを軽減するハイスクリンの設定を行いました。

\*はSUPER BOL D'ORのみの変更



### ●メーターパネル

メーターパネル部をドレスアップし、所有感をより高めるアクセサリパーツを設定。ゴールドとシルバーの2色をご用意。

# 主要諸元

# CB1300 SUPER FOUR/CB1300 SUPER BOL D'OR

CB1300 SUPER FOUR / CB1300 SUPER BOL D'OR [ ]内は E Package

	CB1300 SUPER FOUR	CB1300 SUPER BOL D'OR
車名・型式	ホンダ・EBL-SC54	
全長(mm)	2,200	
全幅(mm)	795	825
全高(mm)	1,110 [1,125]	1,205
軸距(mm)	1,520	
最低地上高(mm)	125	
シート高(mm)	780	
車両重量(kg)	267 [268]	273 [274]
乗車定員(人)	2	
燃料消費率*1 国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h) (km/L) WMTTCモード値(クラス)*3	26.8 [31.0] (60) <2名乗車時> 17.2 (クラス3-2) <1名乗車時>	
最小回転半径(m)	2.7	
エンジン型式	SC54E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブ直列4気筒	
総排気量(cm <sup>3</sup> )	1,284	
内径×行程(mm)	78.0×67.2	
圧縮比	9.6	
最高出力(kW [PS]/rpm)	74 [101]/7,000	
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	115 [11.7]/5,500	
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)	21	
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	3.083
	2速	1.941
	3速	1.478
	4速	1.240
	5速	1.074
	6速	0.964
減速比(1次/2次)	1.652/2.222	
キャスター角(度)	25°00'	
トレール量(mm)	99	
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
フレーム形式	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(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.WMTTC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

WMTTC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、「WMTTC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WMTTC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WMTTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTTCモード値としているためです。

WMTTC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は本田技研工業株式会社の登録商標です。

赤字は2014年11月訂正