

Super Cub

スーパーカブ C125

製品説明書



●スーパーカブの原点

初代モデルのスーパーカブ C100は、創業者である本田宗一郎と藤澤武夫の直接指揮による開発により、Honda創業から10年目にあたる1958年に誕生しました。

その後続く歴代スーパーカブシリーズは、創業者の想い「人々の生活に役立つ喜びの提供」を受け継いできました。そして以来60年にわたり「性別を問わず幅広い年齢層に使い勝手の良いモビリティ」を目指して、常に時代や地域ごとの要望に応えることで新鮮な魅力を持ち続け、スーパーカブシリーズは2017年に世界生産累計一億台*を達成しました。

私たちはスーパーカブ C125の開発に先立ち、このような歴史を持つスーパーカブシリーズの原点として、その特徴を改めて確認しました。

※Honda調べ

スーパーカブの主な特徴は

○軽快な車体取り回し性

「乗る人」「燃料タンク」「エンジン」などの重量物を車体中心付近にほぼ縦一列に集中配置したことによる高い運動性能

○安心の操縦性能

前後17インチタイヤにより得られる走破性

○優れた居住性

低重心エンジン+低床バックボーンフレームによる“ステップスルー”がもたらす容易な乗降性

下半身への風雨や泥はねからの影響を軽減する「レッグシールド」

○簡易な操作

勾配や積載量などの状況に応じてギア変速が任意に行え、かつ、クラッチ操作を不要としたミッション形式(自動遠心式クラッチシステム)

○小型・高性能で信頼性が高く、優れた経済性をそなえた4ストロークエンジンの採用

これらが無駄なく組み合わされることによって「モーターサイクルの運動性能」と「スクーターの扱いやすさ」の双方を高次元でバランスさせた通勤用がスーパーカブであり、このHonda独創の車体パッケージングは歴代のスーパーカブシリーズに引き継がれています。



■初代スーパーカブ C100

●スーパーカブの発展

スーパーカブは日本での誕生以来、欧米やアジアなど広く世界中に受け入れられ、2018年現在、延べ160以上の国と地域^{*1}で販売され、地域ごとに異なるお客様の要望に応じてきました。

日本では、道路など使用環境整備が進み二輪ラインアップが多様化する中で、スーパーカブは主にビジネスバイクとして普及し、燃費などの経済性を中心に進化させてきました。

一方、東南アジアでは、日本同様、経済性や使い勝手を損なうことなく、幅広い年齢層に応えるファミリーユースを中心とした、1家に1台、あるいは1人に1台の「自家用車」として一貫したニーズに応じてきました。

これらによりスーパーカブシリーズは燃費性能の進化のみならず、世界生産累計一億台の内7割近くを占める東南アジアのお客様^{*2}の要望に磨かれた工業製品として、動力性能や乗り心地の飛躍的な進化を遂げてきました。このように各地域での進化が一台の内に取り入れられて発展を遂げているのが、現在のスーパーカブの姿であり、その発展は決して一国のみの市場規模変化により左右されない進化、すなわち「世界的視野」という創業者の思想の確かさを体現するものであると考えています。

※1. Honda調べ

※2. Honda調べ 国、地域、モデル別での販売台数集計が可能な1985年以降での数値



●は、スーパーカブシリーズの生産国 (2018年6月現在)

※ 排気量49cc~125cc、エンジン型式：4ストローク単気筒エンジン、低床バックボーンフレーム、14インチ以上のタイヤなどの条件を満たすバイク。

スーパーカブ C125はタイの二輪開発部門であるHonda R&D サウスイーストアジアカンパニー・リミテッドで開発、同じくタイのタイホンダマニュファクチャリングカンパニー・リミテッドが生産を担当しています。

スーパーカブ C125は、歴代スーパーカブシリーズ同様、“原点”となる普遍的な車体パッケージング、また「世界的視野」のもと“発展”したゆえの成果である性能の進化を反映させたグローバルモデルとして開発しました。

スーパーカブ C125のねらいは

現代の「豊かな生活」との調和 Personal Commuter for Global “NICEST LIFE”

初代モデルスーパーカブ C100以来、継承進化してきた基本性能の高さをベースに、現代の都市交通環境やライフスタイルとの調和を図った上質なパーソナルコミューターとしての姿を今一度見つめ直し、最新の技術手段による美しい形と走りに託しました。

自分らしいスタイルを大切にする、物選びに妥協しない本物指向の世界中のお客様に向け、その豊かな現代生活の中で、改めてスーパーカブの持つ価値を体感していただきたいという想いです。

この実現のために、各技術領域においては以下をテーマに取り組んできました。

- ・**スタイリング** …古びることのない「スーパーカブデザイン＝普遍性」を所有する、という価値観の表現
- ・**走り** ……運動性能と動力性能の両面から、快適性とゆとりのさらなる向上
- ・**装備** ……Honda独創のコミューターに、より上質感を提供する最新装備

スーパーカブ C125の開発には、まさに「世界一でなければ日本一とは言えない」という気持ちで取り組んできました。そしてそれがスーパーカブ誕生60周年となる年に、再び世界のお客様に役立ち、生活が笑顔で満たされることに少しでも貢献できれば、開発者としてこれ以上の誇りと喜びはありません。

■スーパーカブ C125の背景と開発のねらい



スーパーカブ C125では、スタイリングのねらいを以下のように定めました。

古びることのない「スーパーカブデザイン=普遍性」を所有する、という価値観の表現

●シルエット

創業者の思想を受けた初代モデルスーパーカブ C100のデザイナー木村讓三郎は「幅広いお客様が扱いやすいこと」を念頭に、デザイン方針を「普遍性」と定めました。これは現在のHonda二輪のデザインポリシー「機能を外観で表現する」がすでに60年前から実践されていた事を示しています。

スーパーカブ C125のデザインにあたってはこれを踏まえ、独創の車体パッケージングと最新技術を上質なコミューターとして調和させた、気品あるスタイリングを追求しました。

具体的には、乗り降りしやすいステップスルー空間からリアタイヤのストローク軌跡に沿ったサイクルフェンダーで構成されるS字基調のシルエットそれ自体が、「機能を外観で表現する」というHonda二輪デザインの基調そのものを端的に表わしています。

ボディ全体を滑らかでおだやかな曲面で機能的に構成し、レッグシールドからリアフェンダー後端にかけて両サイドに硬質なエッジを通すことでハイライトを走らせ、シルエットの基調をエレガントに際立たせました。

このシルエット実現にあたっては、1mm、2mmレベルの微妙な差が完成車の印象を大きく左右するため、リアフェンダーには厚みが必要な樹脂成形ではなく、より薄いスチール材のプレス成形を採用する事で解決を図りました。



■スーパーカブ C125 “S字”シルエット

●フロント回り

フロント回りは、初代モデルスーパーカブ C100同様「ユニットステア」の構成を採用し、ハンドルからフロントフォークまでの可動部全てを一体の外観として扱いました。

その結果、ライダーの膝から上とレッグシールドの距離がより近づき、ライダー乗降性を損なうことなく、風の巻き込みを抑制し居住性のさらなる向上にも寄与しています。

また、フロントフォーク両端にエッジを通すことで、ボディーS字部のエッジラインと調和を図りながら、フロントタイヤとボディー側双方をしっかり支えているフロント回りの印象としました。



■フロント回り

●ハンドル

初代モデルスーパーカブ C100の「鳥が翼を広げたような形のハンドル」は、初代モデルの大きなチャームポイントとなっています。これは当時、鉄板プレス成形を前提としたハンドル製造面の課題解決を図ると同時に、幅広いお客様を想定したコンピューターにふさわしいライディングポジションを実現するため、当時の開発チームが一丸となって取り組んだ結果、製法、機能、美しさを調和させたものです。

私たちは、スーパーカブ C125にこのハンドルのモチーフを取り入れ、先人達の情熱を未来に伝えようとしています。

初代モデルスーパーカブ C100のライディングポジションの特徴である、背筋がスッと伸び、混雑した市街地でも前方を見通しやすい開放的な視野が得られる姿勢を基本に、操作しやすい自然な位置にグリップを配置。これにハンドルスイッチ、メーターなどを一体化した立体的なフォルムの美しさを最大限に引き出すため、形状再現性にすぐれた成形樹脂でハンドルパイプを内蔵する構造としました。ハンドルパイプにはテーパ加工を施すことで、完成車と調和したハンドル部のボリューム感を実現しました。



■ハンドル回りCGイメージ



■フロント回り

●フィニッシュ

私たちはスーパーカブ C125を、エルゴノミクスなどに代表される「身体的な機能性」の観点のみならず、人に与える見た目の印象も「重要な機能」と位置づけて上質な造り込みを追求しました。

また「普遍性」を感じる部品には、機能、材料、製法、仕上げの調和を図ることが大切と考えて各部を成立させました。その目的はお客様にいつでも「快適に扱え」て、いつまでも「綺麗」と感じていただける完成車の提供にあります。



■高品位な造り込み



カラーリングはスーパーカブの原点をモチーフとしました。スーパーカブ C125では、歴史あるHonda二輪プロダクトであることを象徴するオールドタイプのウイングマークを採用。スーパーカブの物語を、常にそれを支えてくれた世界中のお客様と共有したいという思いから、初代モデルスーパーカブ C100を彷彿させる「パールニルタバブルー」を採用しています。



■パールニルタバブルー

スーパーカブ C125では、運動性能と動力性能の両面から、走りのねらいを以下のように定めました。

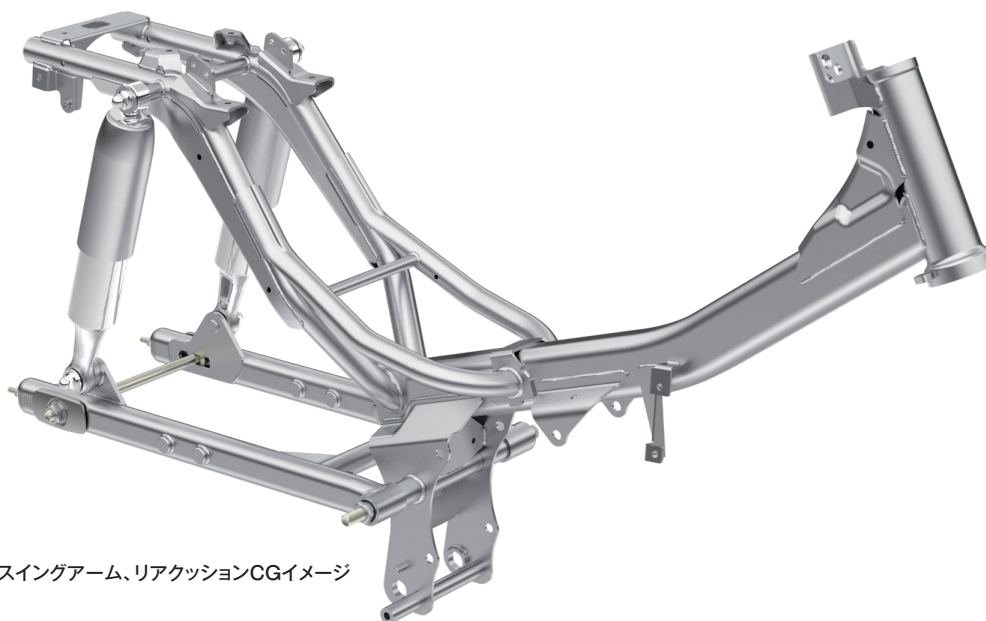
快適性とゆとりのさらなる向上

●運動性能

スーパーカブ C125のフレームは、多くのお客様が馴染んでいるスーパーカブならではの取り回し性の良さを確保するため、現行モデルのスーパーカブ110をベースとしました。これにヘッドパイプ回りの構成部品や125ccエンジンに対応したエンジンハンガーにより剛性をチューニングすることで、125ccの動力性能とバランスさせたハンドリングなど、安心感のある車体挙動を実現しました。

また、ハンドルマウント、シートマウント、ステップ踏面にはラバーを採用し、振動低減を図って快適性をより向上させました。

併せて、シートは前側を斜めにカットしたスリムな形状とすることで足着き性に配慮しました。シートウレタンには高密度ウレタンを採用しながらクッション厚もスーパーカブ110よりも厚くとることで、乗り心地のさらなる向上に寄与しています。



■フレーム、スイングアーム、リアクッションCGイメージ

足回りでは、スーパーカブ110に対し、前後サスペンションストロークをフロントで10mm、リアで19mmそれぞれ長く取り、フロント100mm、リア84mmと最適化することでより滑らかに路面ショックを吸収させ、さらなる快適性の向上を図りました。また、125ccの動力性能に対してより安心感のある制動力を持たせるため、フロントにはディスクブレーキを採用し、走行時の余裕に寄与しています。

さらに、美しい切削加工仕上げの専用アルミキャストホイールを採用することで可能となった、チューブレスタイヤを装着しています。

これらにより、スーパーカブ C125の車体は、スーパーカブならではの取り回し性の良さに加え、走行時の安心感と快適性を提供します。

●動力性能

エンジンは、世界各地の市街地の交通環境に調和しながら、ライダーに余裕を感じていただける動力性能を提供するために125ccを採用しました。高級感のあるエンジン外観に変更しただけでなく、以下の変更を加えることで、静粛性向上を図ると同時に、シフト音やシフトショックの少ない、より質感の高いスムーズなシフトフィールをご体感いただけます。

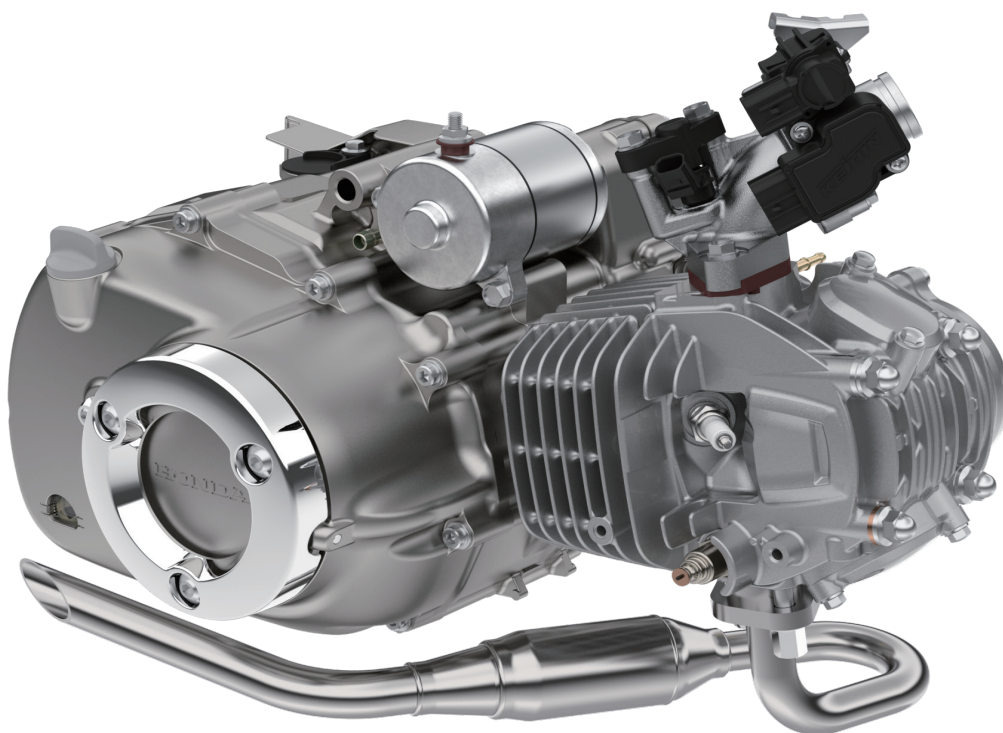
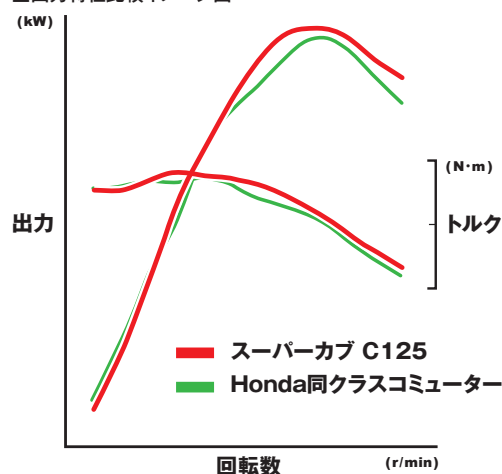
・エンジンノイズ低減

- プライマリーギアのヘリカルギア化
- より高精度のクランクジャーナルベアリング採用

・より質感の高いシフトフィール

- シフトフィール向上のためシフトドラムベアリング採用
- シフト音低減のためシフトアームラバー採用
- シフトショック低減のためクラッチダンパーラバー素材の最適化

■出力特性比較イメージ図



■エンジンCGイメージ

以上の運動性能と動力性能を備えることで、スーパーカブ C125の走りは、密度の高い都市部の混合交通の中であっても、心の余裕と安心感につつまれた、快適な走りを提供します。

スーパーカブ C125の、装備のねらいは

Honda独創のコミューターに、より上質感を提供する最新装備

私たちは、より快適により扱いやすくするための技術手段は、時代に沿って変わってしかるべきだと考えています。スーパーカブ C125の各装備は、他の造り、諸元、スペックと同様に、コミューターと「豊かな生活」との調和を現代の目で改めて見直す、というプロセスを通して採用しました。

●LED灯火器

初代モデルスーパーカブ C100にあるような、シンプルでミニマルなエレメントとしての表現を、LEDによる省スペース化など最新の技術によって実現しました。質感の高いデザインと併せ、LEDならではの存在感のある表情豊かな発光表現としました。



■LED灯火器



●メーター

クロームのダブルリングによって分けられた2つのレンズからなる立体的な構成として上質感を演出。外側にはアナログ表示とインジケータ類、内側をデジタル表示とすることで限られたスペースの中に有用性の高い情報を効率よく伝えることで利便性を向上させています。

視認性の高いフォントと精緻さを感じさせる目盛り部のグラフィックは、ある種のクラシックな腕時計に見られるような普遍性を感じさせるデザインに仕上げました。



■メーター回り

●Honda SMART Keyシステム

現代生活の中で活躍する通勤用として、よりスマートな使い勝手を提供する、Honda SMART Keyを採用。スーパーカブ C125のスマートキーを携帯して車両に接近することで、衣類のポケットなどからスマートキーを取り出すことなく、メインスイッチ・ノブの解錠やシートロックの解錠認証もしています。ユニットは初代モデルスーパーカブ C100のエアクリナーボックスの位置に配置することで、スーパーカブ C125の由緒を物語るポイントの一つとしながら、使いやすさに寄与しています。



■スマートキーユニット



■スマートキー

主要諸元

Super Cub

スーパーカブ C125 主要諸元

スーパーカブ C125

車名・型式		ホンダ・2BJ-JA48
全長(mm)		1,915
全幅(mm)		720
全高(mm)		1,000
軸距(mm)		1,245
最低地上高(mm)★		125
シート高(mm)★		780
車両重量(kg)		110
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)	69.0 (60) 〈2名乗車時〉
	WMTCモード値★(クラス)*3	66.1 (クラス 1) 〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)		2.0
エンジン型式		JA48E
エンジン種類		空冷4ストロークOHC単気筒
総排気量(cm ³)		124
内径×行程(mm)		52.4×57.9
圧縮比★		9.3
最高出力(kW [PS]/rpm)		7.1 [9.7]/7,500
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		10 [1.0]/5,000
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)		3.7
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4段リターン*
変速比	1速	2.500
	2速	1.550
	3速	1.150
	4速	0.923
減速比(1次*/2次)		3.363/2.571
キャスター角(度)★		26°30'
トレール量(mm)★		71
タイヤ	前	70/90-17M/C 38P
	後	80/90-17M/C 44P
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	機械式リーディング・トレーリング
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認定申請書数値(★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/Thai Honda Manufacturing Co., Ltd.
 ■製造国/タイ ■輸入事業者/本田技研工業株式会社 ※走行中はリターン式で停車時のみロータリー式になるチェンジ機構です。

- *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。

※スーパーカブ、Honda Smart Key System、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。