



ディオ110

製品説明書



初代Dio110はグローバルモデルとして、2011年7月にお求めやすい価格設定で国内販売を開始しました。
優れた燃費性能と静粛性の高い空冷110ccエンジン、14インチの大径ホイールを装備し、親しみやすく洗練されたデザインで、新たなスタンダードスクーターとして多くのお客様に支持いただきました。
今回、エンジン、車体ともに刷新したDio110は、「安心かつプライドを感じて使っていただく」ことを目的に、開発コンセプトを次のように設定しました。

より燃費と使い勝手を進化させた New standard commuter

- ・好評の走行性能に加えて、さらに燃費向上を図り、クラスNo.1の低燃費を実現
- ・軽量・コンパクトな車体にゆとりの居住空間とさらなる利便性を実現
- ・「スタンダード」でありながら「上質」を兼ね備えた洗練のカタチ



Dio110のエンジンの開発目標は、朝の通勤ラッシュや街中でのストレスの少ない使い勝手など、多様な交通環境を見据え、下記を設定しました。

好評の走行性能に加えて、さらに燃費向上を図り、 クラスNo.1の低燃費を実現

Dio110に採用した新開発エンジンは、空冷・OHC・単気筒・110ccエンジンで、空冷エンジンで初めてのeSP[※]です。さらに、アイドリングストップ・システムを標準装備しました。



※eSPとはenhanced(強化された、価値を高める) Smart(洗練された、精密で高感度な) Power(動力、エンジン)の略で、低燃費技術やACGスターターなどの先進技術を採用し、環境性能と動力性能を高めたHondaのスクーターエンジンの総称

■エンジン単体写真(カットモデル)





クラスNo.1の低燃費

Dio110は、原付二種クラスのスクーターとしてクラスNo.1*の低燃費を実現した新しい空冷エンジンを採用しました。

各部のエネルギーロスを低減する技術

- ・ロッカーアームのローラー部小径化による、動弁系の慣性マス低減。
- ・燃焼エネルギーを効率的にクランクシャフトに伝えるオフセットシリンダーの採用。
- ・ボア内径を真円に近づけられるスパイニースリーブの採用により、ピストンリングの低張力化を可能とし、ピストンとシリンダー間の摺動抵抗を低減。
- ・シリンダーを覆っているシュラウド内部構造変更により、冷却効率を高め、冷却ファンの小型化を実現し、空気攪拌抵抗を低減。
- ・ミッション内部の軸受けに低フリクションベアリングを採用し、各軸の摺動抵抗を低減。

燃料を効率よく燃焼させる技術

- ・吸気ポート形状を最適化し、かつ高着火性ニッケルプラグを採用することで燃焼効率を向上。

燃料の無駄な消費を低減する技術

- ・スロットル開度やエンジン回転数に応じ、燃料の噴射量と点火時期を最適制御するPGM-FIを採用。
- ・停車3秒後に自動的にエンジンが停止し、発進時はスロットル操作のみで滑らかな再始動を可能とした、空冷スクーター用エンジンとしては初*となるアイドルストップ・システムを採用。

これらの技術により、クラスNo.1の低燃費*、かつCO₂の低減を実現しました。

※Honda調べ 2015年2月時点

燃料消費率*¹比較(km/L)

New Dio110	57.9km/L (60km/h定地燃費* ²)
	55.6km/L (WMTCモード燃費* ³)
従来モデル	52.0km/L (60km/h定地燃費* ²)
	49.7km/L (WMTCモード燃費* ³)

- *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。

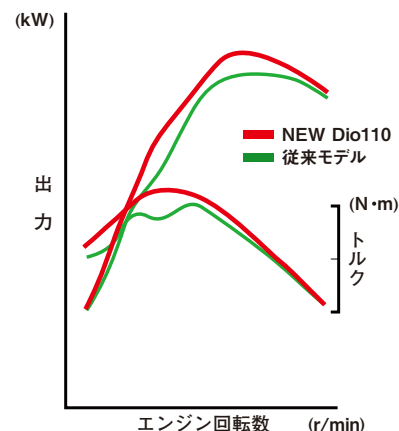


動力性能

吸気ポート形状の適正化等により、吸気効率を向上させることで、低中回転域のトルク向上に寄与しています。これにより、2名乗車時のパワフルな走行感と平地における俊敏な加速感を実現し、様々なシーンにおける十分な動力性能に配慮しました。

■エンジン性能比較	New Dio110	従来モデル
最高出力(kW/rpm)	6.6/7,500	6.2/8,250
最大トルク(N・m/rpm)	9.3/5,500	8.7/6,500

出力特性比較



Dio110のエンジンには、低燃費に貢献する技術の他にも、環境に配慮した技術が盛り込まれています。

三元触媒

排出ガス浄化性能に寄与する三元触媒をマフラー内に配置しています。

静かなエンジン始動音

エンジンを始動させるスターターモーターと発電のためのACGを一体化させたACGスターターを空冷110ccで初採用し、始動時の静粛性を大幅に高めました。ACGスターターは始動時にギアを介さずにエンジンを直接回転させるため、従来のセルフスターターで感じたギアの飛び込み音や噛み合い音は発生しません。

アイドルストップ・システムによる、エンジンの停止と始動を繰り返すような場面でも、滑らかな発進を可能としました。



■ACGスターター

Dio110の車体の開発目標は、日常使用での優れた快適性、利便性向上を目指し下記を設定しました。

軽量・コンパクトな車体にゆとりの居住空間とさらなる利便性を実現

ライディングポジション

Dio110はコンパクトなサイズとしながらも、フロア前端の幅を広くすることで、足位置の自由度を確保し、ゆったりとしたポジションをとれる快適な居住性としました。

シート高を下げ(従来モデルに対し-5mm)、フロア後端の幅を狭めることで、ライダーの足着き性を向上させると共に 最低地上高は10mm上げ 車庫入れ等での段差乗り越えも、より楽になりました。

フレーム

フレームの剛性を確保しつつ、パイプ構成の全面見直しを行い、軽量化(完成車で従来モデルに対し約-3kg)を図りました。これにより完成車重量の軽減や燃費向上だけでなく、ハンドリングフィールの向上などに貢献しています。

メットイン・スペース

スリムな車体と低シート化を図りながら、エンジン搭載位置の最適化と、各 부품の最適配置により、シート下にフルフェイスヘルメットが収納可能な容量18L[※]のスペースを確保しています。

※Honda調べ



■メットイン・スペース

コンビブレーキ

より安心感ある走りを目指し、Honda独自の前・後輪連動ブレーキシステム(コンビブレーキ)を採用しています。また、フロントにはディスク径φ190mmのディスクブレーキを装備しています。

14インチ大径ホイール

フロント、リアともに走破性の高い14インチ大径ホイールを継続採用しました。



■14インチ大径ホイール

また、日常使用での利便性向上のため、Dio110にはさまざまな装備が採用されています。

アイドリングストップ・システムインジケーター内蔵 新デザインスピードメーター

アイドリングストップ・システムの作動状態が確認可能なインジケーターをスピードメーターパネルに設置しました。



■メーター

シートオープナー付き集中コンビスイッチ

集中コンビスイッチに、シートオープンスイッチを装備しました。

フロントインナーラック

左側に配したフロントインナーラックは500mlのペットボトルの収納が可能な容量を確保しました。

荷掛けフック

レッグスペースの中央には小物が掛けられるフックを採用しています。

大型アルミ製リアキャリア

オプションのトップボックス装着を想定したキャリア。用品の装着でさらに利便性が向上します。



■コンビスイッチ / フロントインナーラック / 荷掛けフック
※写真の小物類は撮影のために用意した物です。

スタイリングデザイン

Dio110は、「スタンダードなスクーターシルエットを踏襲しながら、親しみやすく洗練された」デザインを目指し、下記目標を設定しました。

「スタンダード」でありながら「上質」を兼ね備えた 洗練のカタチ

具体的な要素としては、下記を採用しています。

- ・流麗かつ立体的な面構成。
- ・エッジの効いたキャラクターラインと張りのあるサーフェイス。
- ・全体のボリュームが上方にある凛とした姿勢の車体バランス。



■イメージスケッチ

スタイリング (2)



フロントデザイン

フロントビューは、現行モデルの顔つきを維持しつつ、シャープで立体的な要素を加えることで、外観のアップデートを図りました。艶やかで重厚感あるクリアレンズを使用したウインカーをフロントカバーの左右両端に内蔵。精悍で存在感あるヘッドライトを配置し、質感の高い豊かな表情をつくりだしています。

リアデザイン

リアビューは、テールランプとウインカーを一体化することで凝縮感を表現しました。テールランプ発光面の左右両端にU字型のアクセントラインを配し、モダンな光の演出をしています。



■フロントビュースケッチ



■リアビュースケッチ

メーターデザイン

メーターパネルデザインは、必要な情報を集約させ、充分な視認性を確保しながら、効果的に赤色を配することで、スポーティな印象を与え、立体感のあるデザインとしています。



■メーターイメージスケッチ



■メーターイメージスケッチ(夜間)

カラーリング



ボディーカラー

カラーリングは、ボディー面構成の美しさを表現するため、陰影を強調する色をセレクトしました。

また、幅広いお客様のニーズに対応できるよう、4色のカラーリングを設定し、お客様の嗜好に合わせた選択を可能としました。

高い質感を演出するシックなカラーのエグザルテッドブルーメタリックとフォースシルバーメタリック



■エグザルテッドブルーメタリック



■フォースシルバーメタリック

オシャレを演出するエレガントなカラーのパールジャスミンホワイトとポセイドンブラックメタリック



■パールジャスミンホワイト



■ポセイドンブラックメタリック

Dio110 では、日常の利便性をさらに高める純正アクセサリをご用意しました。



■アクセサリ装着例



■トップボックス 35L:ワンキーシステムタイプ
車両本体のキーで、トップボックスの開閉ができる「Honda ワンキーシステム」を採用しています。車両にマッチした形状、スタイリングとし、フルフェイスヘルメットを1個収納可能です。容量：約35L 許容積載量：3kg



■グリップヒーター
発熱体に合金ステンレス鋼 (SUS) を採用した、Honda独自の半周タイプグリップヒーターです。バッテリー電圧監視システムを内蔵し、バッテリーの電圧が低下した際にはグリップヒーターへの電源供給を自動的に中止します。5段階温度調整が可能。



■ウインドシールド
走行中の風やホコリなどをライダーにあたりにくくします。サイズ440(高さ)×425(幅)×約2.5(厚さ)mm。材質：ポリカーボネイト シールドカラー：クリア



■リアキャリアベース
トップボックスの取付けなどに使用します。



■アラーム
センサーが振動を検知すると警告音が鳴る盗難抑止機構。別売のインジケータランプを接続すると効果的です。



■イモビアラーム
センサーが振動を検知すると、点火系をカットし、警告音が鳴る盗難抑止機構です。バッテリーの消費を抑えるため、インジケータランプはタイマーで休止します。



ディオ110

車名・型式	ホンダ・EBJ-JF58
全長/全幅/全高(mm)	1,870/690/1,085
軸距(mm)	1,255
最低地上高(mm)	130
シート高(mm)	750
車両重量(kg)	100
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) WMTcモード値(クラス)*3	57.9 (60) <2名乗車時> 55.6 (クラス1) <1名乗車時>
最小回転半径(m)	2.0
エンジン型式	JF58E
エンジン種類	空冷4ストロークOHC単気筒
総排気量(cm ³)	108
内径×行程(mm)	50.0×55.1
圧縮比	9.5
最高出力(kW [PS]/rpm)	6.6 [9]/7,500
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	9.3 [0.95]/5,500
始動方式	セルフ式(キック式併設)
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)>
点火装置形式	フルランジスタ式バッテリー点火
燃料タンク容量(L)	5.2
変速機形式	無段変速式(Vマチック)
タイヤ(前/後)	80/90-14M/C 40P / 90/90-14M/C 46P
ブレーキ形式(前/後)	油圧式ディスク / 機械式リーディング・トレーリング
懸架方式(前/後)	テレスコピック式 / ユニットスイング式
フレーム形式	アンダーボーン

■道路運送車両法による型式認定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■製造事業者/Honda Vietnam Co., Ltd.
■製造国/ベトナム ■輸入事業者/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。
※Dio、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。