

DUNK

ダンク

製品説明書



Hondaは、経済性に優れ利便性の高い50ccの第1種原動機付自転車(以下原付1種)の市場に、さまざまな製品を開発し発売してまいりました。そして、時代の要請に応え、高い環境性能と力強く扱いやすさを兼ね備えた4ストロークエンジンの搭載についても積極的に取り組んできました。原付1種のスクーターでは、1999年7月に、量産二輪車として世界初のアイドルストップ・システムを搭載した新型の4ストロークスクーター「ジョルノクレア・デラックス」を発売し、高い環境性能とファッショナブルなスタイリングなどが多くのお客様に支持されました。その後、お客様によりお求めやすいスクーターを提供し市場拡大を図るために、2002年7月に「トゥデイ」を発売しました。このトゥデイは、Hondaのグローバルリソースを活用し、日本で開発し、アジア諸国から部品を調達し中国で生産する方式を採用しました。現在も熟成を重ねながら、ロングセラー商品として多くのお客様に愛用いただいています。

このような魅力ある商品を開発し市場に積極的に投入してまいりましたが、原付1種の国内新車市場は、2003年の約54万台規模から年々減少傾向にあります。排出ガス規制の対応による製品価格の上昇や、経済不況などの環境要因も重なり、2013年では約239,000台の市場規模となっています。

原付1種クラスは、生活に役立ちながら楽しみを広げられるミニマムコンピューターです。特に、若い人たちにこのクラスの有用性や魅力を共感していただくことが、二輪市場の活性化に必要不可欠です。

Dunkの開発にあたっては、若者層を中心に、通学の環境やスクーターに求めるさまざまな要望を徹底的にリサーチしてまいりました。既存のスクーターにはない新しいスタイリングや力強く環境性能にも優れた新開発のエンジンを開発するなど、若い人たちを中心に幅広い方々に受け入れられるスクーターに仕上げることができました。

国内において、ボディーからエンジンまで新規に開発し発売する50ccスクーターは、2002年のトゥデイ以来12年ぶりとなります。

若々しさに満ちたDunkの魅力を、ひとりでも多くのお客様にお伝えしてまいりたいと思います。

Dunkは、「若い人たちの通学や通勤、さらには普段の生活の楽しみを広げるスクーター」をテーマに、新開発エンジンによる高い経済性や環境性能をベースとして、幅広い方々に受け入れられる上質なスクーターを目指し、開発コンセプトを次のように設定しました。

「プレミアムスクーター」

●デザイン

・「気軽さ」と「上質」を兼ね備えたシンプルなスタイルであること。

●便利

・スマートフォンなどが充電できるアクセサリソケットや、大容量のラゲッジボックスなどで収納に便利なこと。
・時計を装備することで便利に時刻確認ができるなど、日常の使い勝手を追求した機能装備であること。
・給油頻度の少ない低燃費であること。

●快適

・リラックスした乗車姿勢で、上体を起こしてゆったり乗れること。
・脚を前に投げ出すスタイルでもしっくりする快適な居住性があること。
・快適な走りを支える動力性能があること。登坂力も平地の加速も優れていること。



●デザインのねらい

スクーターを日常の足として選択するお客様へ向けて、より魅力的なモデルとして選んでいただけるように、スタイリング領域では下記の目標を設定し開発を進めました。

「新感覚デザイン」

「スピード感の表現」といった既存のスクーターのスタイルではなく、若者たちの感性に自然にリンクするデザインを目指しました。日常使っているモノとのバランスが図れるシンプルさ、さらには上質な表現を加えることで魅力的なスタイルを追求しました。



プレーンな面構成とソリッドなカタマリ感により、今の若い人たちの感性にマッチする新しい感覚のデザインを目指しました。フロントビューは、シンプルでありながら存在感のあるヘッドライトを配置。リアビューは、LEDテールランプとウインカーを一体化し、クリアレンズでまとめた透明感あるデザインとしました。また、ボディーサイドにアクセントとなるモールを施し、どこから見てもDunkを感じていただけるスタイリングを創出しました。

■サイドビュー



■フロントビュースケッチ



■リアビュースケッチ



ボディカラーは、デザインのアクセントであるモールとカラーコーディネートされた6色をラインアップしています。



車体色：
マットアーマードグリーンメタリック



車体色：
ポセイドンブラックメタリック



車体色：
パールジャスミンホワイト



車体色：
アーベインデニムブルーメタリック



車体色：
キャンディーノーブルレッド



車体色：
マットギャラクシーブラックメタリック

●開発のねらい

Dunkのエンジンは、朝の通学・通勤ラッシュや坂道の多い地域など、多様な交通環境を見据え、下記の開発目標を設定しました。

市街地の交通環境を想定した動力性能と優れた経済性、 環境性能の両立

Dunkに採用したエンジンは、次世代スクーター用グローバルエンジンとして開発した水冷・OHC・単気筒・49ccエンジンeSP*です。アイドリングストップ・システムを標準装備しました。

*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スクーター用エンジンの総称です

■新開発50cc水冷4ストロークエンジン eSP



●優れた燃費

Dunkは、50ccクラスのスクーターとしてトップクラスの低燃費を目指し、125cc、150ccで確立した下記のeSP技術を適用しています。

軽量コンパクトなエンジン構成部品

- ・セルモーターと発電機能を兼ね備えた電子制御式ACGスターターの採用にともない、従来のセルモーターや始動系ギアなどを廃止し軽量化
- ・冷却効率の高いラジエーターをエンジン右ケース外側に一体化することでコンパクト化した、ビルトイン水冷システム

各部の摩擦によるエネルギーロスを低減する、低フリクション技術

- ・カムとの摺動面をローラー化し、摺動抵抗を低減したローラータイプロッカーアーム採用による動弁系のフリクション低減
- ・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で、ピストンとシリンダーの摺動によるフリクションを低減
- ・ラジエーターの冷却効率を高めることでラジエーター背面にあるクーリングファンを小型化し、空気攪拌抵抗を低減
- ・ミッション内部の軸受け部3箇所ボールベアリングを採用し、各軸の転がり抵抗を低減
- ・アイドリングストップ・システムは、従来のシステムに対しエンジン始動時（セルフスターターによる始動）にバッテリー電圧を検知するシステムを追加し、バッテリー電圧が低下している場合は、アイドリングストップ機能を停止し、バッテリー上がりの抑止を図りました。

※キックで始動した場合は、アイドリングストップ・システムは動作しません。

燃料の無駄な燃焼を低減する技術

- ・スロットル開度やエンジン回転数に応じ、燃料の噴射と点火時期を最適制御するPGM-FI※による燃料噴射
- ※PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。
- ・停車3秒後、自動的にエンジン停止し、発進時はスロットル操作だけでスムーズに再始動するアイドリングストップ・システムの標準装備

■アイドリングストップ・システム

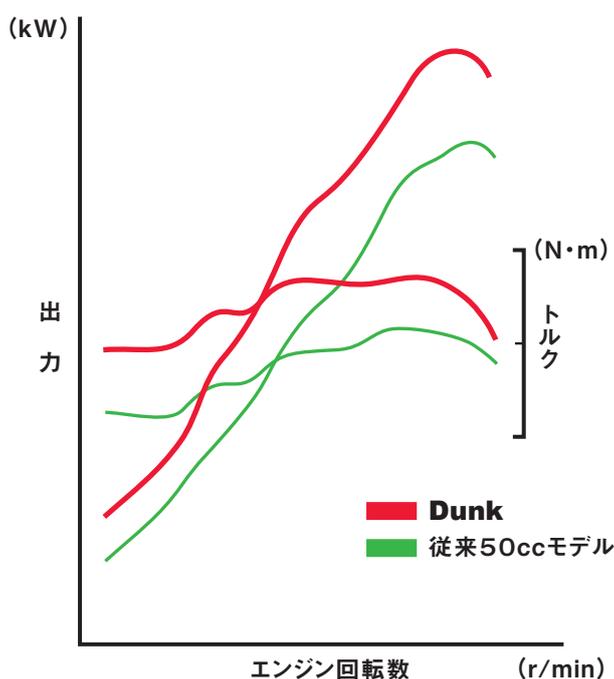


これらの低燃費技術により、CO₂の低減につながる燃費性能の向上を実現し、地球環境の保全に寄与します。

●動力性能

市街地における発進、停止のくり返しや坂道の多い地域など、多様な交通環境で扱いやすい動力性能とするために、登坂路でのパワフルな走りや、平地での出足の良さなどを追求した、さまざまなシーンで余裕のある動力性能を実現しました。

■出力特性比較イメージ図



Dunkのエンジンは、低燃費技術の他にも、環境に配慮した技術が盛り込まれています。

三元触媒

最新の排出ガス規制への適合を図るため、三元触媒を装備しました。排出ガス浄化性能とともに出力性能、燃費性能とも高次元でバランスさせるために、触媒をマフラー内エキゾーストパイプ後端に配置し、排出ガス中のCO、HC、NO_xを効果的に削減します。

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スターターを採用しました。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するため、セルフスターターのようにギアの飛び込み音や噛合い音が発生しません。

アイドリングストップ・システムにより、エンジンの停止と始動を繰り返すような場面でも、ストレスのないスムーズな発進が得られます。

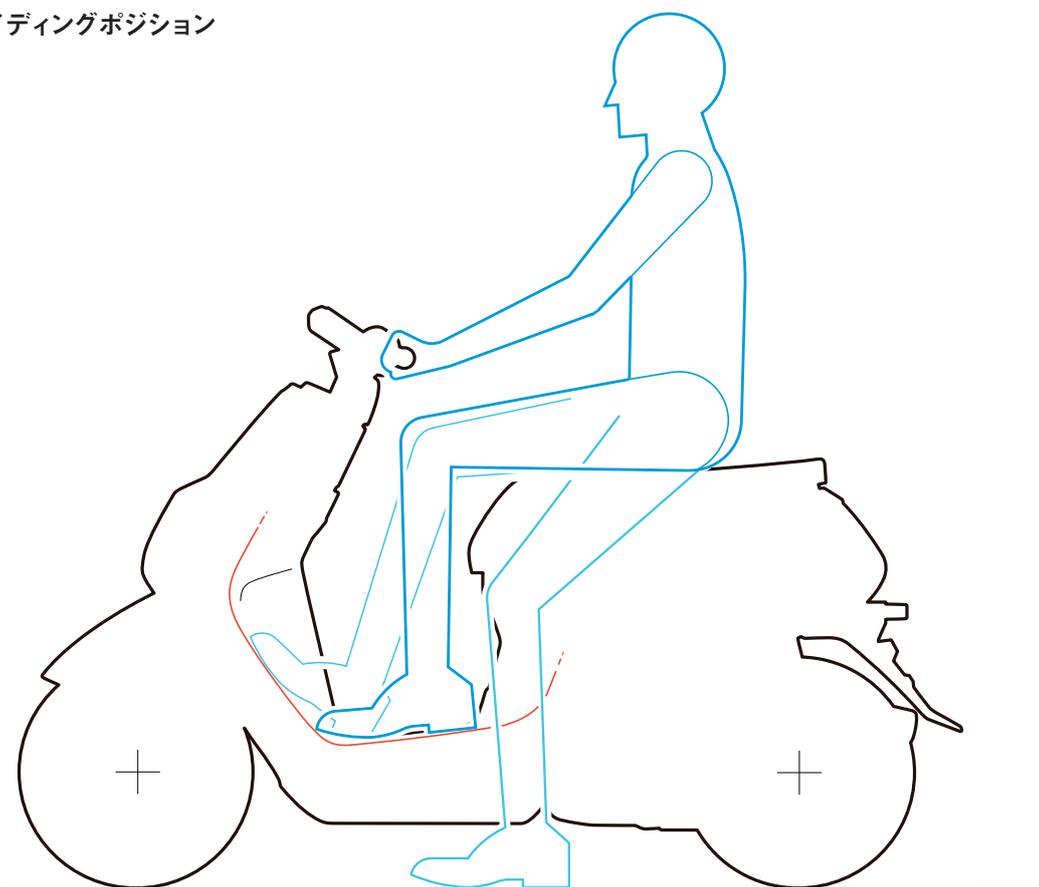
Dunkの車体は、日常の使用での優れた快適性を目指し下記を目標に開発しました。

50ccスクーターの多様なユーザー要求に応えられる新たなプラットフォームを作る上で、ゼロからパッケージングを見直しました。特にシート下収納スペースと居住性の最大化を重点目標とし、エンジン搭載姿勢から各部品配置までの最適化を行いました。

●居住性

Dunkは、扱いやすい必要最小限のサイズとしながらも、シートやフロアを広くすることで座面や足位置の自由度を確保し、ゆったりしたポジションをとれる快適な居住性を追求しました。

■ライディングポジション



●フレーム

新パッケージングにおいて、燃料タンクをフロア下にマウントするためにこれまでのモノ・アンダーボーンからダブル・アンダーボーンとしながら、各部のパイプサイズ・板厚を最適化することで従来モデル同等のフレーム重量を実現しています。

燃料タンクをフロア下のサイドパイプへ直接マウントすることでフロア高を抑え、居住性のよさに寄与しています。

また、ラゲッジボックス後方に位置するクロスパイプをフレーム最後部まで下げることでシート下収納スペースの拡大を実現しました。

■車体レイアウト図

(フレーム、燃料タンク、ラゲッジボックス)



●サスペンション

新開発のフロントフォークは上位モデルで採用されている油圧式とすることにより、快適な作動性としっかりとした減衰力を両立。多様な交通環境の中で上質な乗り心地と安心感ある操縦性を実現しています。外観は力強いスタイリングを表現しています。

●コンビブレーキ

より安心感ある走りを目指し、Honda独自の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、フロントにはコントロール可能なディスクブレーキを装備しています。

※「コンビブレーキ」はあくまでもブレーキ操作を補助するためのシステムであり、ブレーキングの基本は左右のブレーキレバー(前・後輪ブレーキ)を同時に操作することです。

■フロントディスクブレーキ



日常のさまざまなシーンで使っていただくため、Dunkにはさまざまな装備を採用しています。

●アクセサリースOCKET付きグローブボックス

左側のグローブボックスは、アクセサリースOCKET (12V 1A) 付きでスマートフォンなどの充電が可能です。

●フロントインナーラック

右側のフロントインナーラックは500mlの紙パック飲料やペットボトルが収まるゆとりのサイズです。



●大型フック

レッグスペースの中央には手提げ鞆も掛けられるリング状の大型フックを採用しています。



●23L^{*1}のシート下大容量ラゲッジボックス

フルフェイスヘルメットはもちろん、小物類も同時に収納可能です。

※1.Honda測定値



●ロングシート

着座位置の前後に自由度の高いロングシートを採用し、背負ったバッグが載せられるよう配慮しています。



※アクセサリースOCKETはエンジンがかかっている状態でお使いください。※ラゲッジボックス、グローブボックスには、熱の影響を受けやすいもの、こわれやすいもの、貴重品は入れないでください。※グローブボックス内にももの入れた状態で走行した場合、破損する恐れがあります。※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。ご購入の際には、必ずご確認ください。※写真の小物類は撮影のために用意したものです。

●時計付きスピードメーター

通学・通勤時に常に確認できるようスピードメーターには時計表示機能を採用しました。



●LEDを採用したテールランプ

テールランプには上質で先進なイメージのLEDテールランプを採用しました。



●アルミキャストホイール

ホイールは10インチのアルミキャストホイールで質感を高めています。



Dunk

車名・型式	ホンダ・JBH-AF74
全長/全幅/全高 (mm)	1,675/700/1,040
軸距 (mm)	1,180
最低地上高 (mm)	110
シート高 (mm)	730
車両重量 (kg)	81
乗車定員 (人)	1
最小回転半径 (m)	1.8
エンジン型式	AF74E
エンジン種類	水冷4ストロークOHC単気筒
総排気量 (cm ³)	49
圧縮比	12.0
最高出力 (kW [PS] /rpm)	3.3 [4.5] /8,000
最大トルク (N・m [kgf・m] /rpm)	4.1 [0.42] /7,500
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)>
燃料タンク容量 (L)	4.5
燃料消費率*1	国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h)
(km/L)	75.3 (30) <1名乗車時>
	WMTCモード値(クラス)*3
	56.4 (クラス1) <1名乗車時>
始動方式	セルフ式(キック式併設)
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火
変速機形式	無段変速式(Vマチック)
タイヤ(前・後)	90/90-10 50J

■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。 ※本資料内の写真の小物類は撮影のために用意したものです。 ※Dunk、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