

*Premium Comfortable 2-Seater*  
**FORZA**



Hondaは2000年にスタイリッシュスポーツスクーターとして『フォルツァ』を発売。スポーティー感に溢れた流麗なフォルムと、力強いエンジン、カラーオーダープランの採用などで、多くのファンから支持を得てきました。その後、2004年4月には2代目となる『フォルツァ』で“カンファタブル・スタイリッシュ・2シーター”をコンセプトとし、流麗なデザインはもとより710mmの低シート高やクラス最大となる62ℓのシート下収納に加え、PGM-FIを採用したエンジンや“Hondaスマートカードキーシステム”など電子制御技術を駆使し、快適を目指した新世代スクーターとして進化しました。同年7月には、オートマチックモードと6速マニュアルモードの選択を可能とした“Honda Sマチック”を搭載した『フォルツァ Z』を発売、さらに2005年3月には、効果的な制動を可能とする“前・後輪連動ABS（アンチロック・ブレーキシステム）”を搭載した『フォルツァ Z ABS』を発売しました。その後2006年3月には、ヘッドライトまわりやテールランプまわりのデザインを変更し、スポーティー感に溢れた外観イメージを実現すると同時に、“Honda Sマチック”を7速に変更、オートシフトモードを追加するなど、快適性とマシンを操る楽しさをさらに高めたモデルとしました。これにより、使う人の立場にたった使い勝手の良さと、操る楽しさを両立させたスクーターとして支持され、2004年5月～2007年5月にわたり、37ヶ月連続で軽二輪の届出台数No.1\*1を記録しました。

そして、今回Hondaは好評の『フォルツァ』を3代目としてフルモデルチェンジを行い、エンジンから、車体まですべてを一新。従来モデルを上回る上質な乗り心地と、パワフルなエンジン特性を実現しました。同時に環境性能においても、O<sub>2</sub>センサーや新開発のデュアルコアキャタライザーの採用などにより平成18年国内排出ガス規制値に適合しながら、燃費もクラストップの低燃費43.0km/ℓ\*2（60km/h定地走行テスト値）を実現しています。

デザインにおいても、風洞実験などにより、0.1mm単位でシェイプして完成させたボディーは、優れたウインドプロテクション効果と空気抵抗係数の低減を実現しています。また、オートマチックトランスミッションのHonda Sマチック Evo には、二輪製品としては世界初\*3の負荷判別機能を搭載し、登り坂やタンデム走行などで力強い走行フィーリングを実現しました。

\*1.\*2.\*3.当社調べ



今回のフォルツァは、Hondaがこれまで培ってきた軽二輪および小型二輪クラスのスクーターにおける技術やノウハウを投入し、「快適ライフスタイルのさらなる進化」をキーワードに開発を推進。「プレミアム・カンファタブル・2シーター」をコンセプトとして全面的な改良を施すことで、あらゆる面で快適性を進化させました。

新開発のエンジンは、4バルブ化や数々の新技術の採用により、クラストップレベルの動力性能を実現。振動もさらに低減させることで、上質な走行フィーリングとしています。また、オートマチックでありながらマニュアルミッション車と同等の走行性能と操る楽しさを備えた“Honda Sマチック”は、新たにオートシフトモードに負荷判別制御を追加。坂道などでの走行をよりスムーズなものにしています。

スタイリングは、歴代フォルツァのスタイリッシュなイメージを受け継ぎながら、よりスポーティー感やコンパクト感を強調。コックピットのインストルメントパネルはさらにクオリティーを高め、視認性や機能性にも優れたデザインを採用しました。

もちろんユーティリティーにも十分に考慮し、出し入れもしやすい大容量のシート下ラゲージボックスや開閉しやすいコンソールボックス、タンデムライディングにも配慮したシートを採用するなど、スクーターとしての優れた機能をさらに高めています。

### 快適な乗り味

- ◆気分爽快、快適リアレスポンス  
新開発SOHC 4バルブ・エンジンで、クラストップレベルの動力性能。
- ◆Honda Sマチックの進化  
負荷判別制御を追加して、坂道やタンデムでもさらに快適な走り。

### 快適&優越

- ◆見て、見られて満足のNewデザイン  
流麗かつエモーショナルなデザイン。
- ◆ワイドで豪華なインストルメントパネル&メーター  
大径スピード&タコメーター、大型液晶マルチインフォメーションディスプレイ。

Premium Comfortable 2-Seater  
**FORZA**



### 使って快適

- ◆軽快&スムーズな取扱い性 足着き性を考慮したシート形状とフロアー形状の最適化。軽い操作感のワンステップスタンド。
- ◆クラストップレベルの収納性&使い勝手 大容量63ℓを確保したシート下ラゲージボックス、ツインオープン・シート。使いやすいワンアクション・コンソールボックス。視認性・操作性に優れるコンソールボックススイッチ/シートオープンスイッチ。
- ◆クラスNo.1の経済性 軽量ボディーと新開発エンジンによる低燃費。
- ◆タンデムライディングも快適 シートの段差を少なくし、一体感と安心感が向上。
- ◆優れた制動性能をもたらすブレーキシステム コンビ・ブレーキシステム標準装備。ABSもタイプ設定。

デザインコンセプトは、「凝縮ソリッドボディー&エモーショナルサーフェイス」。これまでフォルツァシリーズが培ってきたスタイリッシュなイメージをさらに磨き上げ、スリム化したボディーと最小限のリアオーバーハングで、コンパクト感やスポーティー感を強調しています。

スタイリングは、フロントからリアへと流れる流麗な面構成で、上質感あふれるスタイルを実現。低く構えたデュアルヘッドライトや、ハーフスモーク仕様のショートスクリーンタイプ・メーターバイザーが、精悍なフロントフェイスを演出します。リアまわりには、デザインと機能性を両立させたグラブレールやスポーティーな丸型テールランプを採用。そしてコクピットには、高品位なデザインを採用するとともに、クオリティーもひときわ高めたインストルメントパネルを装備しています。



### ■空力ボディー

風洞実験およびテスト走行を重ね、0.1mm単位でシェイプして完成させたボディーは、優れたウインドプロテクション効果はもちろん、空気抵抗を従来モデルに比べ約5%低減。空力に優れた形状とし、燃費の向上や高速走行における走行抵抗の低減を実現させました。



#### 風洞実験写真

メーターバイザーとボディーとの隙間から走行風を取り込むことで、ライダーの肩から胸にかけての走行風をコントロールし、ウインドプロテクション効果を高めています。

## カラーリング

**FORZA**

ボディーカラーは、フォルツァ Z ABSには新色のグラファイトブラックとチタニウムメタリックの2色を設定。どちらもインナーボディーおよびシートをモカベージュとしたツートーンカラー仕様となっており、リアまわりもボディー同色（フォルツァZはボディーカラーに関わらずマットアクシスグレー）としています。さらに、フロント右のコンソールボックス・ノブおよびヘッドライト内のエクステンション部分にクロームメッキを施しました。

フォルツァ Zには、従来からのデジタルシルバーメタリックに加え、新色のグラファイトブラック、デジタルシルバーメタリック、キャンディータヒチアンブルー、デュークマジェンタメタリックの3色を加えた、計4色を設定しています。

### フォルツァ Z ABS



グラファイトブラック



チタニウムメタリック

### フォルツァ Z



グラファイトブラック



デジタルシルバーメタリック



キャンディータヒチアンブルー



デュークマジェンタメタリック

### ■ Evolver-4Vエンジン

今回のフルモデルチェンジでは、PGM-FI(電子制御燃料噴射装置)を採用した、新設計のEvolver-4Vエンジンを搭載し、フォルツァならではのスポーティーな走りを、より磨き上げています。

この新設計エンジンはボア×ストロークを従来のショートストロークタイプから、よりスクエアな数値とし(68.0×68.5mm)、低中速からスムーズなパワー特性を持たせました。これに加え、吸・排気効率の向上を図り、シリンダーヘッドのバルブ数を従来モデルの2バルブから4バルブへと変更するとともに、インテークマニホールドに吸気の充填効率を高める2ステージ・ハイパーイナーシャポート\*1を採用。燃焼室および排気ポートの形状も最適化することで、低中回転域での出力をより充実させながら、トップレベルの高出力を確保しています。

さらにφ34mm大口径スロットルボディや6.8ℓ大容量エアクリーナーの採用により、全域での出力アップを実現。そして、パワーを最大限に活かせるオフセットシリンダーや、フリクションロスを効果的に低減するローラーロッカーアームを採用するなど、細部まで徹底して改良を施しており、リニアリティーに優れたハイスpek的なエンジンとしています。

また、メタルクランク軸受けや一体型クランク、新設計の1軸1次バルンサーの組み合わせなどにより低騒音化と低振動化を図り、上質なパワーフィールを実現。エンジンのコンパクト化とフリクション低減を図るため、密封クランクケースも新たに採用しました。

環境性能においては、O<sub>2</sub>センサーや新開発のデュアルコアキャタライザー\*1の採用により、平成18年国内排出ガス規制値に適合。さらに燃費もクラストップの低燃費43.0km/ℓ\*2(60km/h定地走行テスト値)を実現しています。

\*1.特許出願中

\*2.当社調べ。燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。



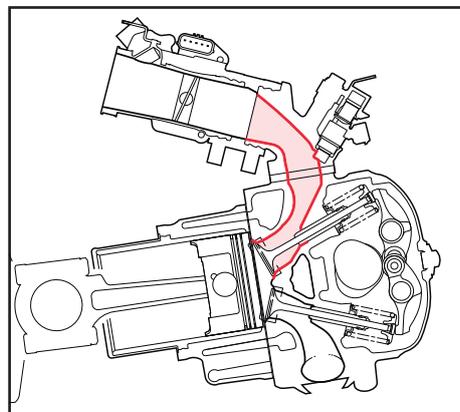
Evolver-4Vエンジン カットモデル



デュアルコアキャタライザー カットモデル

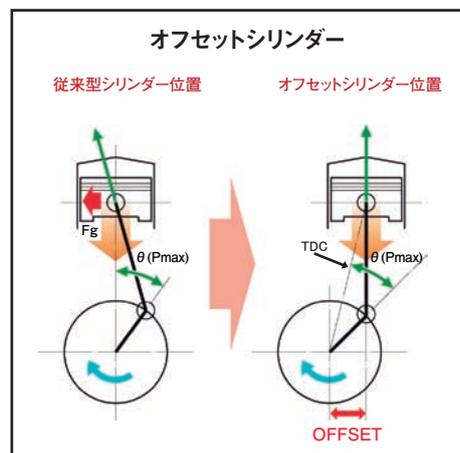
■2ステージ・ハイパーイナーシャポート

インテークマニホールドに、特許出願中の技術である2ステージ・ハイパーイナーシャポートを採用しました。吸気通路の断面面積が、その流通方向に沿って「縮小→拡大→縮小→拡大」と順次変化。「横断面積の縮小による吸入流速の増大」と、「横断面積の拡大による吸入空気量の確保」とをバランスよく組み合わせることが可能となり、充填効率の向上による効果的な出力向上を実現しています。



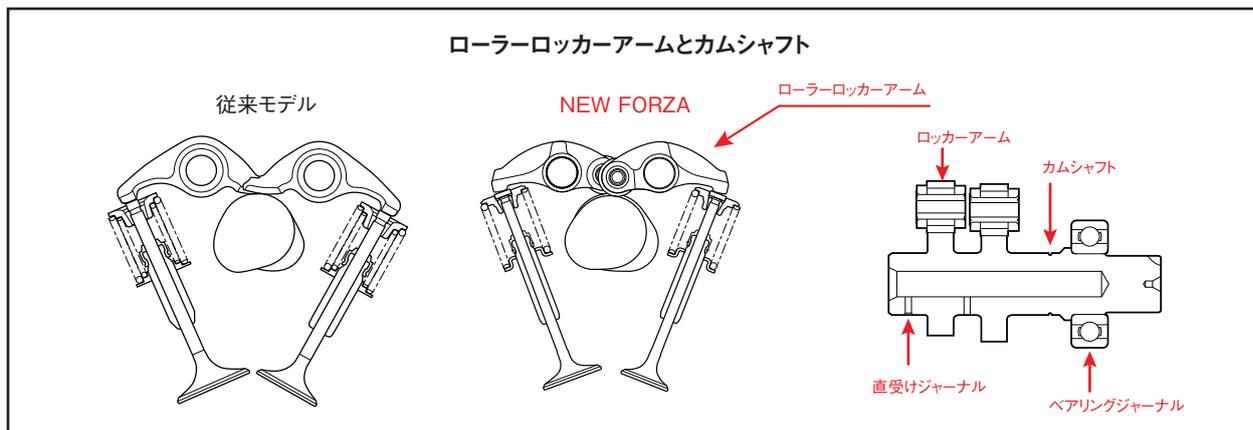
■オフセットシリンダー

通常、ピストンは燃焼時の圧力により押し下げられると同時に、シリンダーの側壁方向にも押し付けられる力が働きます。この側壁方向への力がフリクションロスとなっており、このフリクションを緩和するため、クランクの中心からシリンダーをオフセットしました。これにより燃焼の際の最大筒内圧力時にピストンとコンロッドが一直線になり、シリンダーの側圧(フリクションロス)を低減させ、燃焼で生み出されるエネルギーを最大限に活かせる仕組みとなっています。



■ローラーロッカーアーム

新採用のローラーロッカーアームにより、カムシャフトとロッカーアームの接点で発生していたフリクションを低減。また、カムシャフトのジャーナル部にボールベアリングを使用することなどでパワーロスを解消し、低・中回転域でレスポンス性能が向上しました。

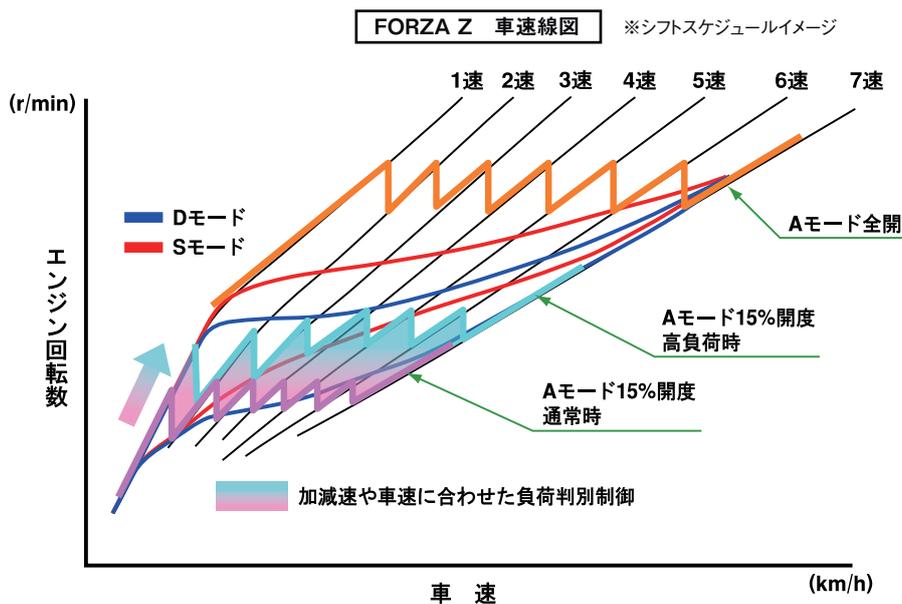


■Honda Sマチック Evo

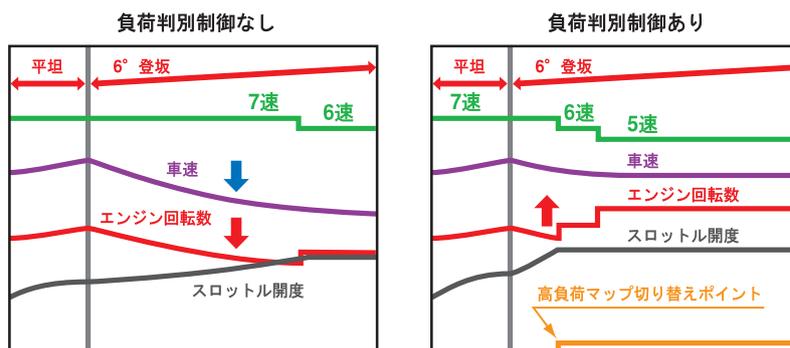
従来モデルに搭載していたHonda Sマチックは、オートマチックトランスミッションでありながらマニュアルトランスミッション車同等の走行性能と操る楽しさで、多くのお客様に支持をいただけてきました。2004年にフォルツァに採用して以来、電子制御6速から7速へ、そして3モード(オートマチックモードのDモードとSモード、マニュアルモード)からオートシフトモードを加えた4モードへと進化してきましたが、今回さらなる進化を遂げました。

新しいHonda Sマチック Evoはより爽快な走りのために、スロットルワークだけでシフトアップ/ダウンするなど、加減速や車速に合わせた最適な制御を行うオートシフトモードに、新たに負荷判別制御を追加しています。車速、エンジン回転数、スロットル開度から、坂道走行時やタンデムライディング時での負荷を判別し、最適な駆動力が得られるシフトポジションへ瞬時に自動変速。これにより、登り斜面の多いワインディングなどにおいても、さらに快適で、ライダーの意図により近い走りを実現します。

また、エンジン幅のコンパクト化と高出力への対応のために、電子制御でコントロールされるプーリーのスライド機構も見直しました。

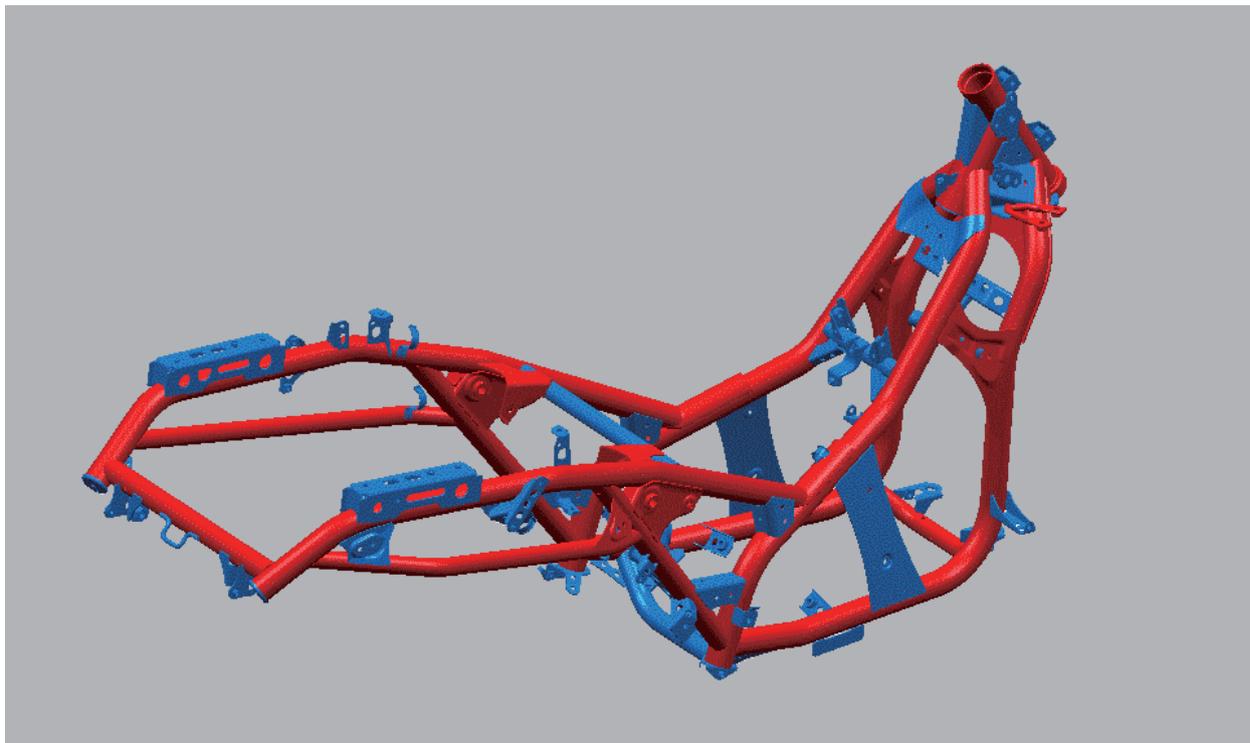


負荷判別制御比較図



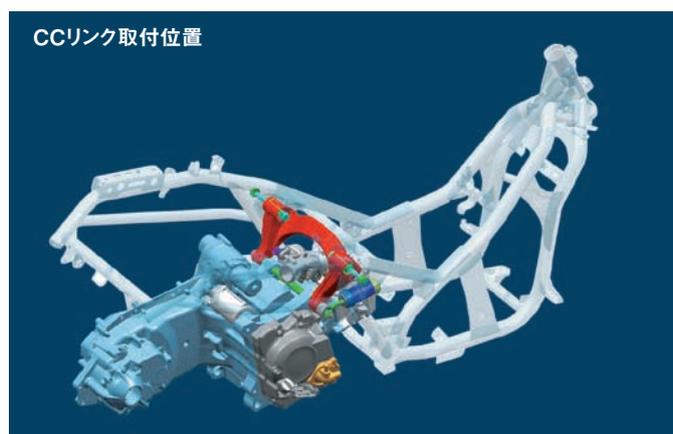
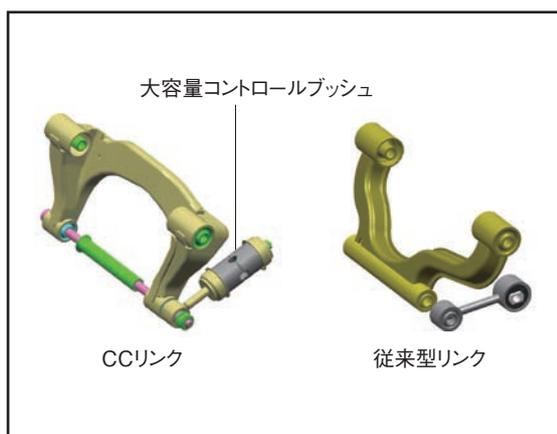
**■高剛性バックボーンフレーム**

新たに設計したダブルクレードルタイプのバックボーンフレームは、大径薄肉高張力パイプを採用することで、従来モデルとほぼ同重量ながら横剛性約60%・ねじれ剛性約30%アップ(従来モデル比)を実現。強靭さとしなやかさを併せ持ち、高速走行時やタンデム走行時の安定性と、街中での走行時の快適性を向上させています。



■CCリンク

走りの快適性をより高めるために、CCリンク(コンフォート・コントロール・リンク)を新たに採用しました。リンク形状を見直すことで剛性バランスを向上させるとともに、大容量コントロールブッシュの採用で振動を大幅に低減。さらに、エンジンの balanサーだけでは取りきれない、加減速時の反力や路面からの突き上げを効果的に低減し、操縦安定性も向上させます。



■前後13インチタイヤ&アルミキャストホイール

パフォーマンスの向上を支える脚まわりには、250ccクラスのスクーターにベストバランスである13インチのワイドチューブレスタイヤを前後に採用(フロント:110/90-13、リア:140/70-13)。軽量かつ剛性に優れる新設計のアルミキャストホイールと組み合わせ、高速走行時やギャップ乗越え時の安定性を高めています。また、後輪は従来モデルの12インチから13インチへと大径化しながらも、エンジン形状やメインスタンド取付位置の見直しなどにより、ライダーの足着き性やシート下のラゲージボックス容量といった使い勝手をまったく犠牲にすることのない設計としています。



## ■ブレーキ

フロントには、トリプルピストンキャリパーとノンアスベストパッドを組み合わせた、外径φ256mmのシングルディスクブレーキを採用。リアも、外径φ240mmのシングルディスクブレーキに、シングルピストンキャリパーとノンアスベストパッドを組み合わせて採用。従来モデルに比べ効力が約10%向上した、制動性能に優れた安心感の高いブレーキシステムとしています。

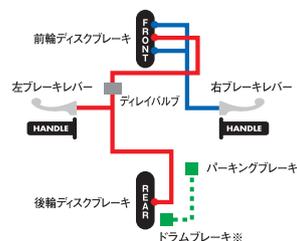


## ■コンビ・ブレーキシステム (油圧制御式 前・後輪連動ブレーキシステム)

左ブレーキレバーを握るだけで、前後のブレーキが適切な配分で作動し、バランスに優れた制動力が得られる油圧制御の前・後輪連動ブレーキシステム、コンビ・ブレーキシステム\*を搭載。トリプルピストンキャリパーを採用したフロントのディスクブレーキやリアのディスクブレーキなどによって、確かな制動性能を確保しています。

\*油圧制御の前・後輪連動ブレーキシステム。コンビ・ブレーキシステム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、左右のブレーキレバーを同時に操作することがブレーキングの基本です。

フォルツァ Z ブレーキシステム概念図



右ブレーキレバー操作では、前輪のトリプルピストンキャリパーの両端のみが作動。左ブレーキレバー操作では、前輪のトリプルピストンキャリパーの中央と後輪ブレーキが連動して作動。  
※ドラムブレーキは専用のワイヤーにより作動する

## ■コンバインドABS (フォルツァ Z ABSに標準装備)

フォルツァ Z ABSは、簡単なブレーキ操作で効果的なブレーキングが行える、コンバインドABS (油圧制御の前・後輪連動アンチロック・ブレーキシステム)を装備しています。

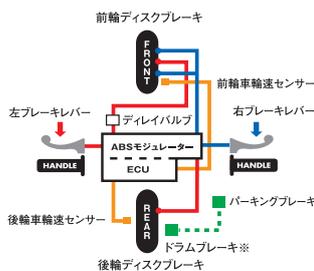
このシステムは左レバーを握るだけで、前・後輪のブレーキをバランスよくコントロールする油圧制御のコンビ・ブレーキと、ブレーキ時の車輪ロックを回避して高い車体安定性を保つ二輪車用ABS機能を組み合わせたもの。従来のブレーキに比べ、左レバーだけの簡単な操作でより高いブレーキ性能を発揮することが可能です。この効果は、

上記の2つのシステムを組み合わせることで、初めて実現することができました。右レバーの操作では、従来通りに前輪ブレーキのみが効き、加えてブレーキのかけ過ぎによる前輪ロックをABSが回避します。

このシステムにより、ライダーはとっさの急制動や雨天時などの滑りやすい路面状況でも過度の緊張から解放され、簡単な操作で確実なブレーキをかけることができます。

※ABSは制動距離を短縮させるためのシステムではありません。ABSはあくまでライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。

フォルツァ Z ABS ブレーキシステム概念図



右ブレーキレバー操作では、前輪ブレーキが作動。  
左ブレーキレバー操作では、前輪ブレーキが後輪ブレーキと連動して作動。車輪のロック傾向を前・後輪の車輪速度センサーが検知すると、ABS機能が働き、車輪のロックを回避するよう制動力を調整する。

### ■ パーキングブレーキ

スムーズな操作でON/RELEASEができる、レバー式のパーキングブレーキをフロント右側のリッドオープンボックス下に装備。坂道、料金所での停止時などに効果的です。



### ■ サスペンション

フロントサスペンションには、インナーチューブ径を従来モデルのφ33mmからφ35mmにアップし、より剛性を高めたテレスコピックタイプを採用。フロント110mm/リア105mmのロングストロークとあいまって、優れた走行性能と快適性を実現します。またリアサスペンションは5段階に荷重調節でき、一人乗りでも二人乗りでも快適なライディングが楽しめます。



**■ワンアクション・コンソールボックス(左)**

フロント左に、引出し式のワンアクション・コンソールボックスを新たに装備しています。特許出願中のプッシュオープン型開閉機構により、プッシュ操作だけで2段階の開度でオープンさせることができるので、小物類の出し入れをよりスムーズに行えるうえ、内容物の確認も無理なく行えます。

しかもHondaスマートカードキーシステムと連動したロック機構により、キー操作なしでの施錠/解錠も可能です。

**■引出し式コンソールボックス(右)**

フロント右には引出し式のコンソールボックスを装備しています。従来モデルではフタの開閉式でしたが、使い勝手をより向上させるために引出し式としています。高速道路のチケットをはじめ、タオルや500mlのペットボトル\*などの収納が可能です。

\*種類によっては入らない場合があります。



### ■シート下ラゲージボックス

シート下のラゲージボックスは、従来モデルよりも容量を1ℓ増やし、250ccクラススクーター最大\*1の63ℓ\*2を確保。開口部を従来モデルよりも広くしたうえ、タンデムシートがワンタッチで脱着できるツインオープンシート\*3とすることで、使いやすさがさらに向上しています。

もちろん形状にも配慮し、2個のフルフェイスヘルメット\*4、45インチサイズのドライバーを含むゴルフクラブなどの長尺物、350mℓ缶の24本入りケースやA3サイズのアタッシュケースといった面積の広い物の収納も可能な空間を確保しています。

シートオープンスイッチを押せばワンタッチで解錠でき、シートに装備したダンパーにより開閉もスムーズです。

\*1.当社調べ \*2.当社測定値 \*3.特許出願中 \*4.種類によっては入らない場合があります。



### ■コンソールボックスオープンスイッチ/シートオープンスイッチ

従来モデルではメインスイッチノブ下にあったコンソールボックスオープンスイッチおよびシートオープンスイッチを、コンソール上面部に配置。視認性および操作性を向上させ、ライダーが誤操作しないよう配慮しました。



オープンスイッチ

### ■ワンステップスタンド

スタンドの接地面とアーム長の最適化を図ることで、スタンドを立てる際のグリップアシスト荷重をほとんど必要のないレベル（従来モデル:約30kg）としています。駐車時に負担となるような重さを感じさせることはなく、駐車する際の快適性を向上しています。

■インストルメントパネル

ひととき高いクオリティーを備えたインストルメントパネルには、大型液晶マルチインフォメーションディスプレイを中心に、大径のスピードメーターとタコメーター、そしてその左右に燃料計と水温計を配置。大型液晶マルチインフォメーションディスプレイは、オド&トリップメーターや時計を表示するばかりでなく、Honda二輪車初\*となる平均燃費計(数値表示)と瞬間燃費計(バーグラフ表示)の同時表示を実現しました。

スピードメーターとタコメーターは、LED透過光式パネルと自発光式の指針を採用することで、優れた視認性を確保。そしてHonda Sマチック Evoの走行モードやシフトポジションのインジケーターをタコメーターパネル内に独立して配置し、スポーティーな感覚あふれるデザインとしています。また燃料計と水温計は、メインスイッチをONにすると指針が表れるユニークな表示方法を採用しました。

\*当社調べ



■デュアルヘッドライト/テールランプ

精悍なフロントフェイスには、マルチフレクタータイプのハロゲンヘッドライト(60W/55W)をデュアルで装備。特徴的なデザインでフロントビューをスポーティーに演出するとともに、夜間走行時の優れた視認性を実現しています。また、テールランプにも左右独立構造のマルチフレクタータイプを採用し、被視認性をより高めています。



■シート

広い座面と十分なクッション厚を確保し、走行時の快適性と優れた足着き性(シート高710mm)を両立させた、バケットタイプの大型シートを採用。サイドまで回り込んだ大型バックレストが、快適性をより向上させるとともに、スポーティーな走行時には車体との一体感を生み出します。

タンデムシートは従来モデルよりも、ライダーシートとの段差を約20mm、前後距離を約40mm縮めると同時に、ライダーバックレストの上部形状をタンデムライダーの内腿を支える形状とし、ライディング時の安心感の向上を図っています。また走行時に泥や水から足元を守り、ポジションの自由度も高い、ボードタイプのタンデムステップを採用しました。



■メーターバイザー

メーターバイザーは、ハーフスモーク仕様のショートスクリーンタイプ。優れたハンドリング性能を確保したうえ、ボディとの隙間から走行風を取り込むことで、ウインドプロテクション効果を高めています。



■バーハンドル

バーハンドル仕様とすることで、スポーティー感あふれるコックピットまわりを演出。スポーツバイク感覚のファンライドを満喫できます。



■グラブレール

握りやすさとデザインを両立させた、アルミベースのボディ同色グラブレールを装備しています。

■Hondaスマート カード キーシステム

従来モデルでも高い評価をいただいている、Honda スマート カード キーシステムを引き続き採用。小型のキー本体を携帯して車両に近づき、メインスイッチノブを回すことでキー操作なしのエンジン始動ができる便利なシステムです。

ポケットやバッグなどからキーを取り出す必要がなく、より便利に、よりスマートに乗り降りが可能です。また電子照合機能\*を備えており、盗難抑止にも優れた効果を発揮します。このシステムは、シートオープナーやハンドルロック、ロック付大型コンソールボックスにも連動しており、キー操作なしでそれらの施錠/解錠も可能。車両から離れるだけでも施錠でき、ハザードランプの点滅で施錠を知らせるアンサーバック機能も備えています。



\*キーに内蔵されたIDコードを読み出し、あらかじめ車両に記憶されているIDコードと一致するとエンジン始動が可能となる機能。

## 主要諸元



通称名	フォルツァ Z	フォルツァ Z ABS
車名・型式	ホンダ・JBK-MF10	
全長×全幅×全高 (m)	2.185×0.750×1.180	
軸距 (m)	1.545	
最低地上高 (m)	0.135	
シート高 (m)	0.710	
車両重量 (kg)	201	204
乗車定員 (人)	2	
燃料消費率 (km/ℓ)	43.0(60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径 (m)	2.6	
エンジン型式	MF10E(水冷4ストロークOHC単気筒)	
総排気量 (cm <sup>3</sup> )	248	
内径×行程 (mm)	68.0×68.5	
圧縮比	10.2	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	16[22]/7,500	
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)	22[2.2]/6,000	
始動方式	セルフ式	
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	フルトランジスタ式バッテリー点火	
燃料タンク容量 (ℓ)	12	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
クラッチ形式	乾式多板シュー式(自動遠心式)	
変速機形式	無段変速式(Vマチック) 電子式マニュアルモード付	
変速比	Dモード:2.450~0.800 Sモード:2.600~0.800	
キャスター(度)/トレール(mm)	27°00' / 92	
タイヤサイズ	前	110/90-13M/C 55P
	後	140/70-13M/C 61P
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	油圧式ディスク
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	ユニットスイング式
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(シート高は当社測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社