

Honda オートマチック二輪車の変遷
= イージーオペレーション、イージーライドを目指して =



■はじめに

Honda は、創業期より「より利便性に優れ、より簡便な操作で取り扱える二輪車」をめざし、さまざまな方式の自動変速機(オートマチックトランスミッション)の開発に取り組んでまいりました。現在、排気量 50cc から 600cc に至るまでの多くの種類の二輪車にこれらの技術を搭載し販売しています。

最近の二輪を取り巻く環境は、大きく分けると通勤・通学、買い物など日常生活の足として利便性を考慮し使用されている通勤用(スクーターなど)領域と、ツーリングやスポーツ走行などに代表されるFUN(モーターサイクル)領域に 2 分されています。

また、近年の二輪車市場としては、特に排気量 250cc クラスのスクーターモデルが急速に普及しています。この 250cc クラスのスクーター市場は、10 年前は約 8,000 台だった市場が、2004 年には約 50,000 台の市場となっています。

さらに、2005 年 6 月 1 日より二輪車AT限定免許が施行されることで、オートマチックのスクーターモデルの需要がさらに高まると期待されています。

■目次

第一章 「スクーター開発への挑戦」

- ・ ジュノオ K 型、ジュノオ M 型

第二章 「スーパーカブ C100 の誕生」

- ・ スーパーカブ C100

第三章 「ファミリーバイクの隆盛とスクーターブームの到来」

- ・ ロードパル、タクト

第四章 「モーターサイクル用オートマチック登場」

- ・ エアラ、ホーク CB400T

第五章 「軽二輪スクーターの誕生と市場の拡大」

- ・ スペイシー250 フリーウェイ、フュージョン、フォーサイト、フォルツァ、シルバーウイング、フォルツァ X&Z

参考 1 「AT 二輪限定免許の概要」

参考 2 「250cc クラススクーターの届出データ(1984 年～2004 年まで)」

■第一章

「スクーター開発への挑戦」

1953年当時の Honda は、ドリーム E 型とカブ F 型の好調に続く、3 本目の柱として小型車のベンリイ E 型を発売しました。そのころ、スクーター市場は小排気量を中心に拡大傾向にあり、Honda としても 4 本目の柱としてスクーター市場に参入したいと考え、スクーターモデルの開発に着手しました。新たなスクーター市場参入にあたり、Honda 独自のデザインや新技術、新素材など、斬新で独創的な豪華スクーターモデルを目指し、1954 年 1 月に Honda 第 1 号スクーター「ジュノオ K 型」を発売しました。

また、取り扱いが簡単で、快適なスクーターをコンセプトに、1962 年 6 月に「ジュノオ M 型」を発売。エンジンは、4 ストローク・水平対向・2 気筒・OHV・169cc エンジンを搭載。新たに開発したバダリーニ式と手動変速を併用した変速機を採用の Honda 初のオートマチックスクーターモデルである。

<1954 年 1 月発売 ジュノオ K 型>

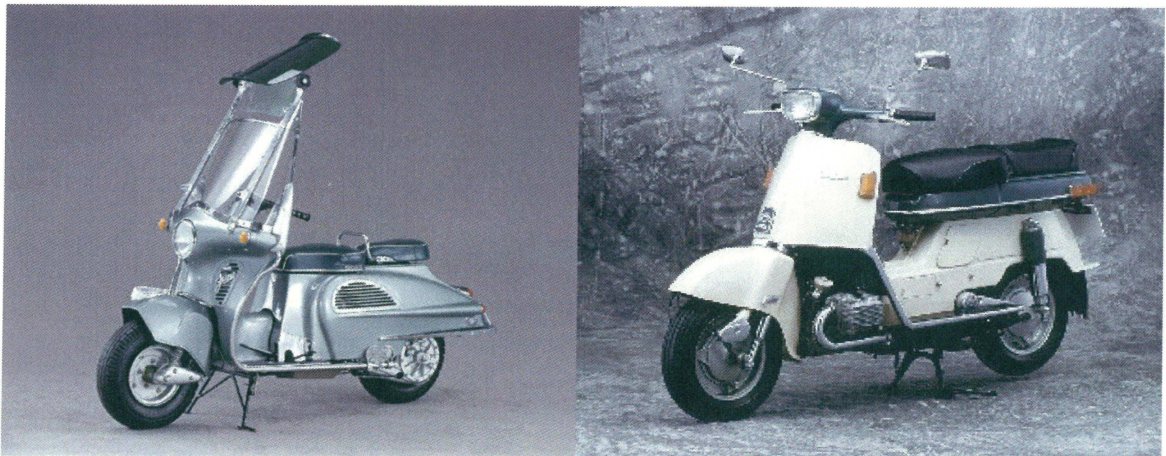
- ・ Honda 二輪車初のセルモーター始動方式を採用。
- ・ アクリル樹脂製の大型フロント風防や雨よけ用ルーフを装備。
- ・ 当時の最先端技術である強化プラスチック (FRP) 製ボディを採用。
- ・ ドリーム E 型で採用の空冷・4 ストローク・OHV・189cc エンジンと 3 段変速機を搭載。

※豪華装備の「ジュノオ K 型」は、オートマチックモデルではないが、利便性を考慮し開発したスクーターモデル。当時販売価格は 185,000 円、累計販売台数は 5,856 台。

<1962 年 6 月発売 ジュノオ M 型 (M85)>

- ・ 空冷の水平対向・4 ストローク・2 気筒・OHV・169cc エンジンを搭載。
- ・ イタリアのバダリーニ式無段変速機を採用。

※当時イタリアのバダリーニ社が基本特許を成立していたため、バダリーニ式無段変速機と命名。ジュノオ M 型の価格は、169,000 円、生産台数は、5,880 台。



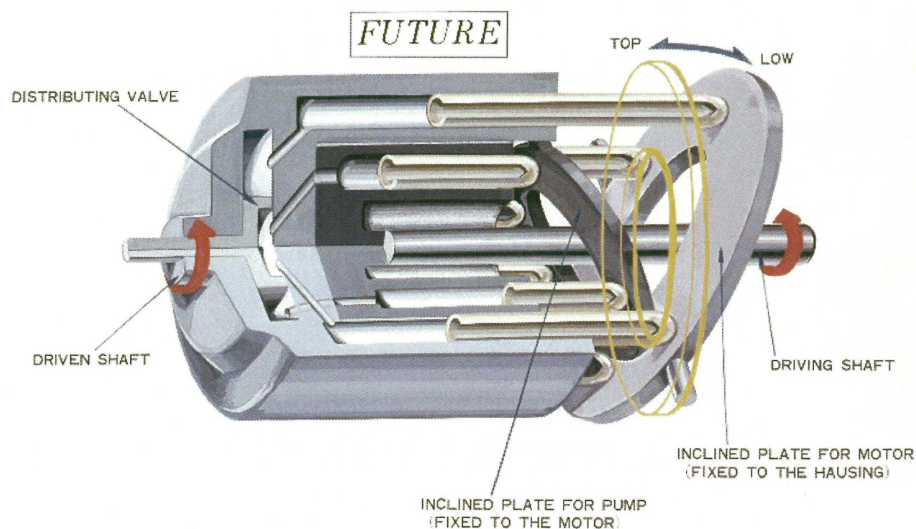
<ジュノオ K 型>

<ジュノオ M 型>

●バダリーニ式無段変速機とは

ジュノオ M85 で採用のバダリーニ式無段変速機とは、動力の伝達を油圧トルクと機械トルクに分割し、油圧伝達部の分担を減らし、高い伝達効率を得ている。基本構造は、出力軸上に油圧ポンプを取り付け、入力軸と出力軸の回転差で油圧ポンプを回し、その吐出される油の圧力で出力軸に取り付けた油圧モーターを回すという基本構造で、油圧モーター容量を可変にすることで、全体の変速比を効率よく変えることができる無段変速機。

BADALINI HYDRAULIC TRANSMISSION



<バダリーニ式無段変速機>

■第二章

「スーパーカブ C100 の誕生」

1952 年発売の自転車用補助エンジン搭載の「カブ F 型」は、人々の足である自転車を少しでも楽な乗り物にできるように開発し、かつ全国の自転車販売店に二輪車の販売網を確立するきっかけになった製品。そのカブ(cub)とは、自由奔放に走りまわる野獣の子供という意味の英語。小さいながらも強力なエンジンを搭載したイメージから命名。これら製品と販売網の両立により、「カブ F 型」の販売は好調に推移しました。しかし、時代はより高性能な製品が求められ、後継モデルの必要性が高まりました。次世代を担うコンピューターとして、またより多くの人達に愛用される製品を目指し、次の開発コンセプトのもとに研究開発がすすめられました。

- ① 実用的で維持費が安くしかも耐久性に優れている事
- ② 軽量で操縦性に優れ、女性が未舗装路でも走行可能な事
- ③ 小型で強力なエンジンを搭載している事

1958 年 8 月に「スーパーカブ C100」を発売。当時は 2 ストロークエンジンが全盛時代であり、4 ストロークエンジンは、複雑な構造でコストも高いことから大型車への搭載にとどまっていました。Honda は、省燃費や耐久性、出力特性に優れた 4 ストロークエンジンを 50cc という排気量で完成させました。この「スーパーカブ C100」は、カブ F 型をすべてにおいて凌ぐところから、スーパーカブと名づけられました。発売以来、「スーパーカブ C100」は高性能ながら廉価で丈夫、使い勝手の良い乗り物として多くの人達に仕事や遊びの足として愛用されました。

<1958 年 8 月発売 スーパーカブ C100>

- ・ 大型レッグシールドにアンダーボーンフレームという独自のスタイルを採用。
- ・ 耐久性や静粛性、燃費に優れた空冷・4 ストローク・OHV・単気筒・49cc エンジンを搭載。
- ・ 自動遠心クラッチを新たに開発し、簡単な操作性と高い走行性能を実現。

スーパーカブは、発売 6 年後に OHC エンジンに切り換えるなどのモデルチェンジを行い、現在でも同系のエンジンが、モンキーやゴリラなど幅広いモデルに搭載されています。また、現在スーパーカブシリーズは、日本やアジア地域を中心に全世界で累計 4,500 万台の生産(2005 年 3 月末現在)を達成し、今もなお世界中のお客様に愛され続けています。



<スーパーカブ C100>

■ 第三章

「ファミリーバイクの隆盛とスクーターブームの到来」

50cc ファミリーバイクの最初の大ヒットモデルと呼べるのが、1976年2月に発売し、「ラッ、タッ、ター」の愛称で親しまれた「ロードパル」。最大の特徴はゼンマイを利用した、タップスターターと呼ばれる始動方式。これはタップスターターを踏むことでゼンマイを巻き、リアブレーキレバーを握るとゼンマイの力でクランクが回り始動。この方式により、女性でも簡単に軽く始動できます。

また、スタイルや簡素なデザインなど自転車感覚でありながらも十分な動力性能を発揮し、女性にも親しめるよう低床バックボーン式フレームを採用しています。この「ロードパル」が発売後に販売が好調に推移したことで、ファミリーバイク市場が確立。ロードパルがけん引したファミリーバイク市場は、バイクの便利さを知らなかった人達にも生活必需品のひとつとして認められることで、大きく成長しました。

その後 Honda はバリエやシャレット、カレンなど、2～3年の間に多数のモデルを発売。日本国内でのファミリーバイク市場は、1976年の130万台から1978年には一挙に200万台にまで拡大しました。



<ロードパル>

Honda はこの拡大しているファミリーバイク市場に、さらに個性的で、ゆたかな質感をもち、しかも経済的で便利な乗り物を提供したいという考えのもと、50cc スクーターの開発をスタートさせました。これらを実現したモデルとして、1980年9月に**Honda**初の50ccスクーター「タクト」を発売。新設計の無段変速機(Vマチック)に加え、50ccの軽量でコンパクトな車体ながらゆとりある乗車スペース、ソフトな乗用車感覚の乗り心地、セルスターターに代表される取り扱いやすい各種機構、巾広いファッションにフィットする軽快なスタイルなどの要素を取り入れ、新しい時代感覚から生まれたスクーターです。

以降、「タクト」は時代を先取りした先進技術や機能を採用し、時代を切り開いてきました。フルフェイスヘルメットも収納できる大型セントラートランク「メットイン」をシート下に内蔵した、「タクトフルマーク」を1987年1月に発売。このメットインは、現在大半の**Honda**スクーターモデルで採用しています。

また、メットインスクーターとして好評の「タクトフルマーク」に当時市販車として世界で初めて電動式オートスタンド(スタンドアップ機構)などを採用した、「タクト」を1989年3月に発売。この電動式オートスタンドは、スイッチ操作で専用モーターから歯車を介してスタンドを作動させることで、スタンド掛けを容易にし、使い勝手を向上させました。

<1980年9月発売 タクト>

- ・ 軽量・コンパクトな強制空冷2ストローク49ccエンジンを搭載。
- ・ 新設計の無段変速機(Vマチック)を採用。
- ・ ファッションブルなスタイリングと快適な乗り心地を両立。
- ・ セルスターターの採用。

など、簡単な操作で取り扱えるファッションブルスクーターとして、「タクト」を発売した。



<タクト>

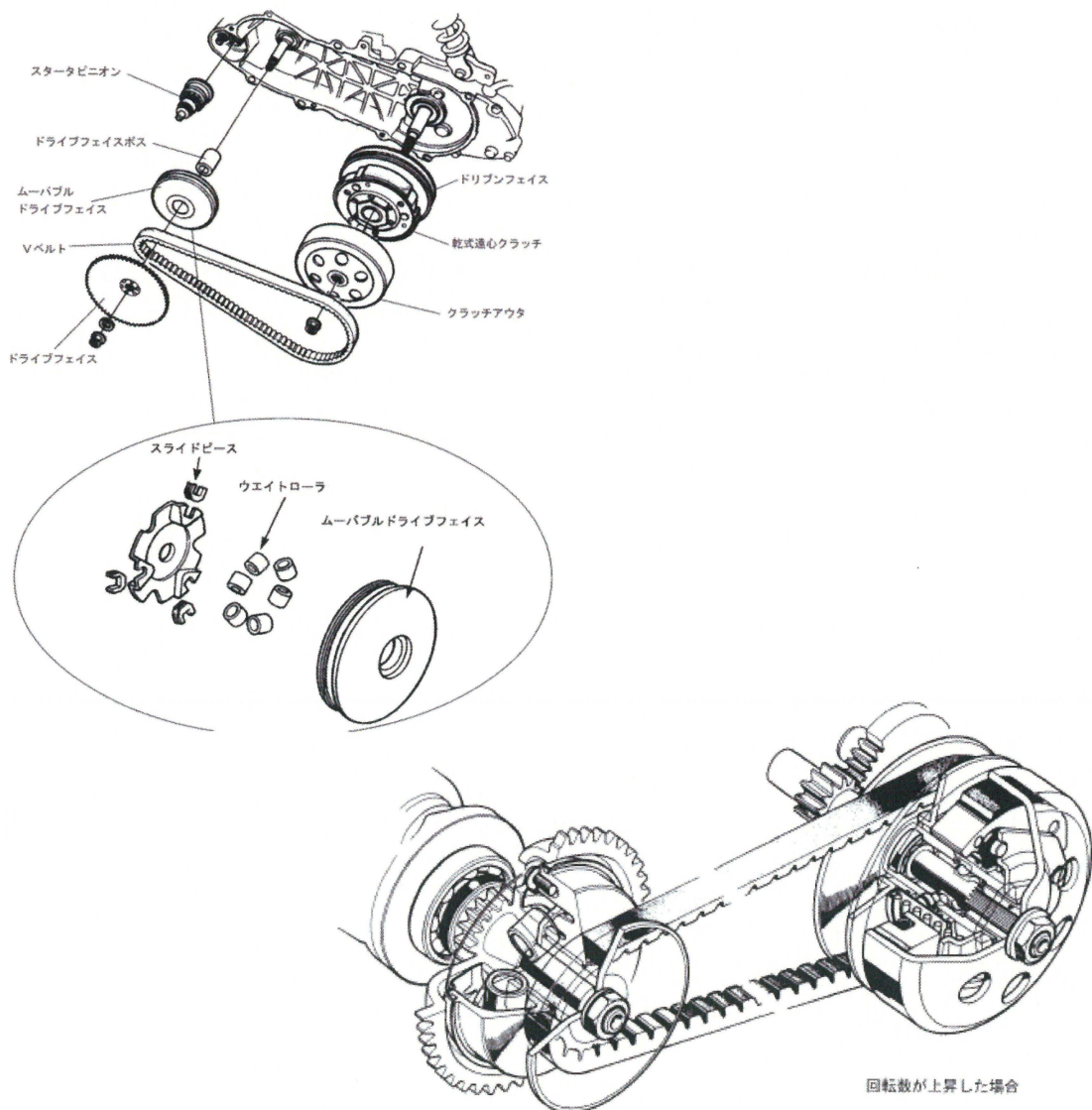
● 簡単操作と高性能を両立した無段変速機(Vマチック)

Honda は、ロードパル発売後、さらにスムーズで動力伝達効率に優れた高性能な無段変速機(Vマチック)を開発し、1979年発売のカレンに初めて搭載しました。翌年には、Honda初の50ccスクータータクトに搭載し好評を博しました。以降、この機構は50ccスクーターだけでなく最新の250ccや600ccクラススクーターに至るまで、ほとんどのスクータータイプに搭載しています。

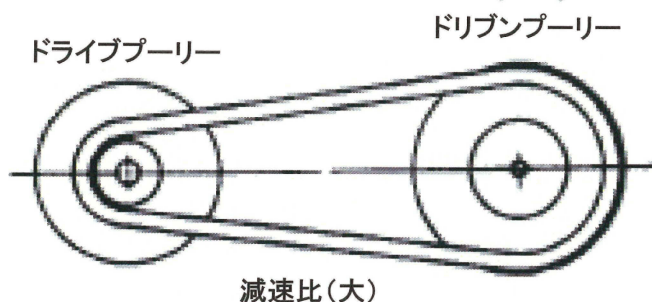
無段変速機(Vマチック)はベルト式自動変速機で、スロットル操作や負荷の条件に応じて自動的に変速比が変わり、車速や駆動力をスムーズに増減させます。動力の伝達径路は、クランクシャフトが回転するとドライブ(エンジン側)プーリーが回転し、ベルトを介してドリブン(後輪側)プーリーに伝わりプーリーと一体になったクラッチが遠心力でクラッチアウトに接続し、クラッチアウトからドライブシャフトに伝わります。

基本構造は、ドライブ/ドリブン2組のプーリーとV字(台形)断面のベルトにより構成。それぞれのプーリーはフェイスと呼ばれる向かい合わせの2枚の傘型部品によりつくられています。

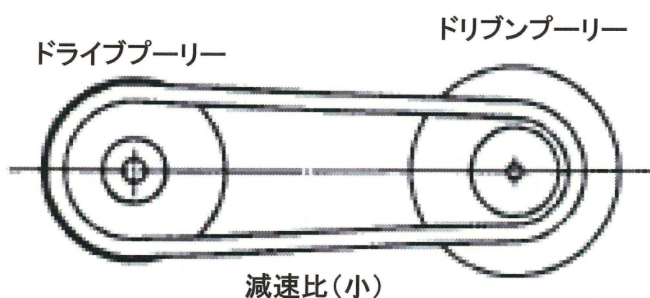
Vマチックの主要構成部品



低速時にはドライブ（エンジン側）のフェイス間隔は広く、ベルトは中心側によっています。このためドライブ側のプーリー径は小さくなります。これに対し、ドリブン（後輪側）フェイス間隔は狭くベルトが外径方向に位置するため、プーリー径が大きくなっています。



エンジン回転数が高くなると遠心力でウエイトローラーが外周方向に移動することにより、ドライブ側のフェイスが押され、フェイス間隔は狭くなります。結果、ベルトが外周方向に移動し、プーリー径が大きくなっていきます。これに対してドリブン側ではプーリーの軸間とベルト長が一定であるため、ベルトは内側に移動しプーリー径が小さくなっていきます。これにより、ドライブ/ドリブン2つのプーリー径の比率は連続的に変化し、無段変速が実現します。



■ 第四章

「モーターサイクル用オートマチック登場」

Honda は、スクータータイプにとどまらず本格的なスポーツモデルにもオートマチック機構を、意欲的に採用しました。

1977 年 4 月にトルクコンバーターのオートマチック機構採用のモーターサイクル「エアラ」を発売。二輪車が本来持つ良き資質を失うことなく時代にあったモーターサイクルのひとつとして新たな時代を切り開くモデルとして開発。この「エアラ」は、手動のクラッチ操作を必要としない新しいモーターサイクルとして発売しました。「EARA(エアラ)」とは、英語の ERA(時代)と、Automatic の A を組み合わせてつくられた名称。この言葉には、Expands the Automatic Riding Age(オートマチック時代を開く)の意味合いも込められています。

<1977 年 4 月発売 エアラ>

- ・ 空冷・4 ストローク・OHC・4 気筒・736cc エンジンを搭載。
- ・ オートマチック機構を初めて採用したモーターサイクル。
- ・ 停車時の安全に配慮したパーキングブレーキを採用。



<エアラ>

翌 1978 年 1 月にはオートマチック機構採用の 400cc モーターサイクル「ホーク CB400T」を発売。これは、2 機種目のオートマチックモーターサイクルとなりました。この 2 車種はスポーツモデルのオートマチック化という、困難な課題に挑んだ意欲作です。



<ホーク CB400T>

■第五章

「軽二輪スクーターの誕生と市場の拡大」

Honda は、これまで大型スクーター市場の創出に積極的に取り組み、従来の概念にとらわれない発想力と高い技術力を駆使して、新価値を備えた Honda らしさあふれるモデルを提供してきました。初めての大型スクーターは 1954 年に発売の「ジュノオ K 型」。これは 3 段変速機採用の豪華スクーターです。

1962 年にはイタリアのバダリーニ式無段変速機を採用した初めてのオートマチックスクーターモデルの「ジュノオ M 型」を発売。1984 年には「スペイシー 250 フリーウェイ」、1986 年には「フュージョン」、1997 年には「フォーサイト」、2000 年には「フォルツァ」など、新しい 250cc クラスのスクーターを市場に投入。また、2001 年 3 月には、当時としては世界最大排気量の 600cc エンジン搭載のスクーター、「シルバーウイング」を投入し、ユーザーの期待に応えるとともに、大型スクーター市場の規模拡大に寄与してきました。

市街地から高速走行までの幅広い用途での走行性能を考慮したモデルとして、1984 年 7 月、「スペイシー 250 フリーウェイ」を発売。今までにない大型スクーターの登場は、都市交通の中での快適な足として使用されました。

1989 年には「スペイシー 250 フリーウェイ」のスタイルや装備を一新し、「フリーウェイ」として発売。このフリーウェイは、流麗なフォルムにヘルメットを 2 個（フルフェイスヘルメット 1 個と Honda オリジナルジェット型ヘルメット 1 個）が収納できる大容量 32 リットルのセンタートランクを、250cc クラスで初めてシート下に内蔵したモデルです。

<1984 年 7 月発売 スペイシー 250 フリーウェイ>

- ・ 静粛性、経済性、耐久性に優れた新設計の水冷 4 ストローク 244cc エンジンを搭載。
- ・ 変速機構は、滑らかな走りが楽しめる無段変速機 (V マチック) を採用。
- ・ サスペンションは、前輪に制動時のフロントフォークの沈み込みを低減させる、メカニカル・アンチダイブ機構とトレーリングリンク式を組み合わせた TLAD (トレーリングリンク & アンチダイブサスペンション) を、後輪にはユニットスイング式を採用。
- ・ ブレーキは、前輪にデュアルピストンキャリパー装着の油圧式ディスクブレーキを採用。
- ・ 2 名乗車時にもゆとりのあるレザー調の大型ダブルシートを採用。



<スペイシー 250 フリーウェイ>

二輪車の気軽さと四輪車の快適さを兼ね備え、市街地から長距離ツーリングまで、二人でゆったり楽しめる、新感覚の250cc スクーター「フュージョン」を1986年4月に発売。このフュージョンは、当時のスクーターでは最大のホイールベースと低シート高の採用により、快適な乗り心地と取り廻しやすさを実現しました。このロー&ロングの近未来的なスタイルは存在感が高く都市部での活躍に加え、スクーターでのツーリングシーンを生み出すなど、画期的な商品として日本の大型スクーター市場の拡大に寄与しました。

発売以来、30代～50代の大人層に支持された「フュージョン」は、20代の若い人達に支持され、ライフスタイルにも大きな影響力を与える存在になりました。2003年には若者に人気のメッキハンドルやショートスクリーン、バックレストなどを採用した、「フュージョン TypeX」を発売し、2005年には上質な乗り心地を実現する専用シートやLED ハイマウントストップランプ装備のリアスポイラーなど、充実装備の「フュージョン SE」を追加し発売しました。誕生以来、約20年の間にロー&ロングの基本スタンスを変えず、フュージョン独特の世界を確立し、ロングセラーモデルとなっています。

<1986年4月発売 フュージョン>

- ・ 静粛性、経済性、耐久性に優れた新設計の水冷4ストローク244cc エンジンを搭載。
- ・ 変速機構は、滑らかな走りが楽しめる無段変速機(Vマチック)を採用。
- ・ 2名乗車時にもゆったり座れる大型シートを採用。
- ・ リアシート後部に大型トランクルームを設定。
- ・ 二輪初のカラード液晶デジタルメーターを採用。
- ・ 走行時にライダーが受ける風による疲労を軽減させるフロントスクリーンやサイドバイザーを装備。
- ・ サスペンションは、前輪に制動時のフロントフォークの沈み込みを低減させる、メカニカル・アンチダイブ機構とトレーリングリンク式を組み合わせたTLAD(トレーリングリンク&アンチダイブサスペンション)を、後輪にはユニットスイング式を採用。
- ・ リアダンパーは、二人乗り乗車時や荷物搭載など荷重に応じて5段階の調整機構を採用。



<フュージョン>

都市部における取り回しの良さや俊敏な機動性と、長距離ツーリングでの快適な乗り心地を高次元で融合させたスポーツ感覚あふれるスタイリッシュスクーターとして、1997年6月に「フォーサイト」を発売。優れた空力特性と流麗なスタイリングを両立させるウインドスクリーンをハンドルに設置するとともに、スクリーン下部に2箇所のアアスクープを設けることで走行時の不快な風の巻き込みを抑えました。

また、フロントノーズの両サイドにもアアスクープを設けた、エアカーテン・コントロールシステムを装備し、走行時の足元への不快な風の巻き込みを抑えました。さらに、簡単操作で効果的な制動力を発揮する 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、250cc クラスで初めて採用し、安心感を高めたモデルとしています。

スポーツモデルの様な個性的なヘッドライトデザインは、その後の大型スクーターのデザインに少なからず影響を与えたインパクトの強いものでした。

<1997年6月発売 フォーサイト>

- ・ 静粛性と低振動性に優れた水冷4ストローク単気筒249ccエンジンを搭載。
- ・ 250ccクラス初の、前・後輪連動ブレーキシステム(コンビブレーキ)を採用。
- ・ スタイリッシュなフロントビューを演出し、視認性と被視認性に優れた、一体型二灯式マルチリフレクターヘッドライトを装備。
- ・ シート下には専用ヘルメットを2個収納できるラゲッジスペースを設け、アタッシュケースをはじめテニスラケットなど900mmまでの長尺物も収納可能な40リットルの大容量を確保。



<フォーサイト>

フォルツァは、NSS250として1999年の東京モーターショーに市販予定車として出品され、大きな支持を受けました。翌年の2000年3月にニュースタイリッシュスポーツをコンセプトに、スポーティーな運動性能と精悍なスタイリングが魅力の250ccスクーター「フォルツァ」を発売。

このフォルツァは、スポーツモデルを彷彿とさせる左右独立型のデュアルヘッドライトの採用やフロントからリアまでシャープなボディラインで統一するなど躍動感とスポーティー感あふれるスタイルを実現。エンジンは、低・中回転域から高回転域まで、なめらかで力強い出力特性の水冷・4ストローク・単気筒エンジンを搭載しました。

<2000年3月発売 フォルツァ>

- ・ 粘り強く・静粛性に優れた水冷4ストローク単気筒249ccエンジンを搭載。
- ・ 左右独立型のデュアルヘッドライトを採用。
- ・ 走行安定性の向上に寄与する、大径の13インチホイールをフロントに採用。
- ・ 簡単操作で効果的な制動力を発揮する、前・後輪連動ブレーキシステム(コンビブレーキ)を採用。
- ・ 盗難抑止に効果的なシャッター付メインスイッチを採用。
- ・ 軽二輪スクータークラス初のタコメーターを採用。



<フォルツァ>

スポーツモデル並みの力強い加速性能や優れた快適性を実現した「シルバーウイング」を2001年3月に発売。当時としては世界最大排気量の600ccエンジンや、あらゆる回転域で優れたスロットルレスポンスを発揮する新設計のPGM-FI(電子制御燃料噴射装置)を採用しました。スタイリングは、スクーターのフラッグシップモデルにふさわしい高級感と、居住性を高次元で両立したモデルです。

また、排気量600ccの「シルバーウイング」を発売以降、2001年11月に排気量400ccの「シルバーウイング400」を発売。その後、ABSタイプを設定するなど装備の充実化を図っています。

<2001年3月発売 シルバーウイング<600>>

- ・ スクータークラスで世界最大排気量(当時)を誇り最高出力36kW(49PS)を生み出す、新設計の水冷4ストロークDOHC・2気筒600ccエンジンを搭載。
- ・ あらゆる回転域や走行状況で最適な混合気を供給し、優れたスロットルレスポンスを発揮する新設計のPGM-FI(電子制御燃料噴射装置)を採用。
- ・ 二人乗り走行に最適な仕様として、ライダーとパッセンジャーそれぞれにバックレストを装備した大型シートを採用。
- ・ 簡単操作で効果的な制動力を発揮する、前・後輪連動ブレーキシステム(コンビブレーキ)を採用。
- ・ B4サイズのアタッシュケースや、フルフェイスヘルメット2個を収納できる大容量55リットルのラゲッジボックスをシート下に装備。
- ・ タコメーターを装備した高級感あふれる3連メーターを採用。
- ・ 盗難抑止に効果的なシャッター付メインスイッチとイモビアラーム(販売店オプション)用の専用配線を装備。



<シルバーウイング<600>>

Honda がこれまで培ってきた大型スクーターの技術と、二輪車・四輪車を手がける Honda ならではのノウハウを投入し、2004年4月に「カンファタブル(快適)・スタイリッシュ・2シーター」をコンセプトに、フルモデルチェンジモデルの「フォルツァ X」を発売。同年7月には走行に応じてオートマチックモードと6速マニュアルモードの選択が可能な Honda Sマチック搭載の「フォルツァ Z」を発売。このフォルツァは質感や快適性、利便性の向上を図るとともに、市街地での2人乗り、ワインディング、高速走行などの走行性能をさらに進化させています。また、量産二輪初のスマートカードキーシステムやクラス初の Honda Sマチックの搭載など、先進技術を搭載したモデルです。

2005年3月にはABSタイプを設定するなど装備の充実化を図っています。また、趣味性の多様化に応え、ホンダアクセスよりフォルツァ専用設計のオーディオシステムと二輪車初のナビゲーションシステムを発売し、楽しいスクーターライフの拡大に寄与しています。

<2004年4月発売 フォルツァ X> <2004年7月発売 フォルツァ Z>

- ・ エンジンは、PGM-FI(電子制御燃料噴射装置)採用の軽量・コンパクトな水冷4ストローク SOHC 単気筒 249cc エンジンを搭載。
- ・ 電子制御により2つのオートマチックモードと6速マニュアルモードの選択が可能な Honda Sマチック搭載。(フォルツァ Zのみ)
- ・ 盗難抑止に効果的な Honda スマートカードキーシステムを二輪車として世界初の採用。
- ・ シートをワンタッチで開錠可能とし、ゴルフクラブなどの長尺物やフルフェイスヘルメット2個が収納できるなど、国内250ccクラス最大の62リットル大容量のシート下収納スペースを確保。
- ・ ハンドル下に引き出し式の大型コンソールボックスと500mlのペットボトルなどが収納可能なリッドオープンボックスを装備。



<フォルツァ Z>

モーターサイクルの開放感とスクーターの快適性を融合した新感覚の 250cc バイク「PS250」を 2004 年 6 月より発売。この「PS250」は、「ラフ」「タフ」「プロツ」をキーワードに、シンプルでありながら様々な用途で独創的な使い方が可能な「道具」を目指し開発した、N プロジェクトの第 5 弾モデルです。

スタイルは、ネイキッドスタイルで車体をとりまく太いパイプフレームが特徴的なデザインとしています。またシートは、前後 90mm、10 段階でスライドし、体格に合わせ最適な乗車位置の確保を可能とし、タンデムシートは、可倒式としており、シート右横のレバーを操作するだけでシートを起こし、大型バックレストとしても使用可能としています。

< 2004 年 6 月発売 PS250 >

- ・ 静粛性と低振動性に優れた水冷 4 ストローク単気筒 249cc エンジンを搭載。
- ・ シンプルなバーハンドルと四角形のデザインで統一した灯火器類、シンプルで視認性に優れたメーターパネルが、特徴的なパイプフレームとあいまって、個性際立つスタイリングを実現。
- ・ 体格に合わせ最適な乗車位置にスライドが可能なシートを採用。
- ・ タンデムシート右横のレバーを操作するだけでシートを起こし、大型バックレストとして使用可能な、可倒式シートを採用。



<PS250>

■参考資料 1

<AT限定二輪免許制度>

AT限定二輪免許とは、AT二輪車(オートマチック・トランスミッションその他のクラッチ操作を要しない機構がとられており、クラッチの操作装置を有しない自動二輪車)のみを運転できる二輪免許をいいます。

*道路交通法施行規則より抜粋。

◆免許区分	総排気量
AT限定大型二輪免許	650cc以下
AT限定普通二輪免許	400cc以下
AT小型限定普通二輪免許	125cc以下

◆教習時限 * ()は現行二輪免許教習時限

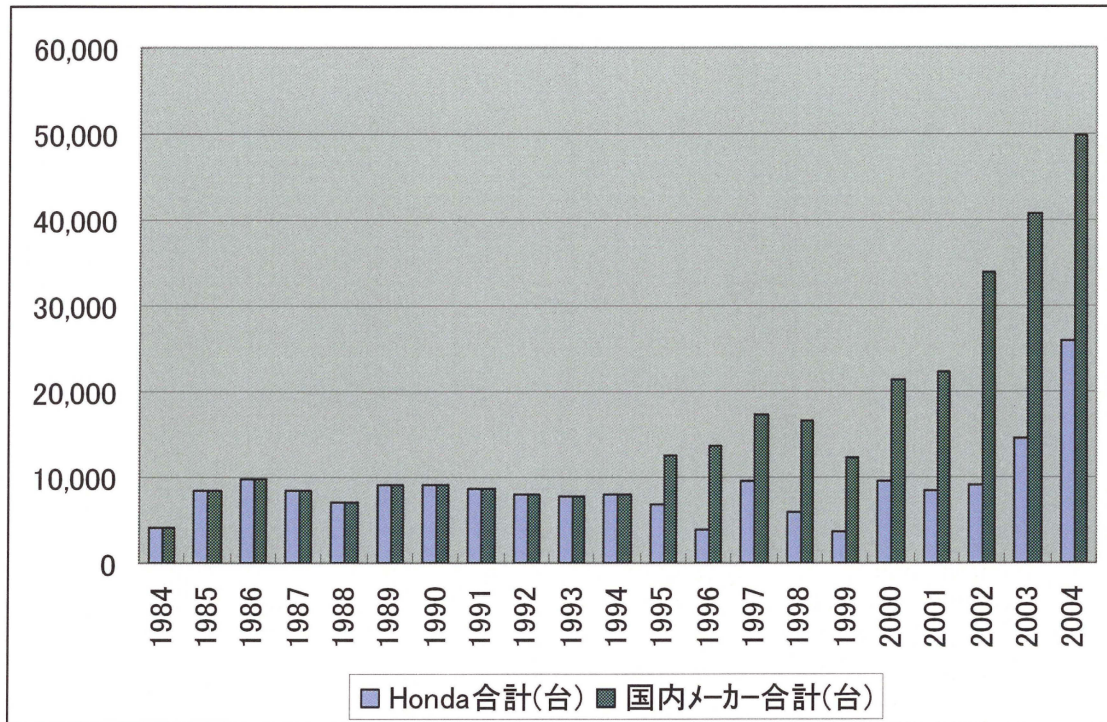
取得希望免許	保有免許	技能教習時限	学科教習時限
AT 限定	なし	29(36)	26(26)
大型二輪免許	普通自動車	24(31)	1(1)
	普通二輪	9(12)	0(0)
	小型限定二輪	17(20)	0(0)
	AT 限定普通二輪	10	0(0)
	AT 限定小型二輪	18	0(0)
AT 限定	なし	15(19)	26(26)
普通二輪免許	普通自動車	13(17)	1(1)
	小型限定二輪	3(5)	0(0)
AT 小型限定	なし	9(12)	26(26)
普通二輪免許	普通自動車	8(10)	1(1)

◆AT 限定二輪免許 **Honda** 対象車両(2005年6月1日現在販売モデル)

- ・ AT 限定大型二輪免許 : シルバーウイング<600>ABS、シルバーウイング<600>
計2モデル
- ・ AT 限定普通二輪免許 : シルバーウイング<400>ABS、シルバーウイング<400>
フォルツァ Z ABS、フォルツァ Z、フォルツァ X
フュージョン SE、フュージョン タイプ X、PS250
フォーサイト・EX
計9モデル
- ・ AT 小型限定普通二輪免許 : スペイシー125、スペイシー100、
スーパーカブ 90・デラックス、スーパーカブ 90・カスタム
計4モデル

■ 参考資料 2

<1984年～2004年 250cc クラススクーター 届出台数推移>



<1984年～2004年までの 250cc スクーターの販売(届出)台数推移>

年	Honda 合計(台)	国内メーカー合計(台)	対前年比(%)	主な Honda 製品
1984	4,187	4187		・スペース250 フリーウェイ新発売
1985	8,305	8305	198	
1986	9,739	9739	117	・フュージョン新発売
1987	8,443	8443	87	
1988	7,046	7046	83	・フリーウェイ 発売
1989	9,121	9121	129	
1990	9,153	9153	100	
1991	8,745	8745	96	
1992	8,031	8031	92	
1993	7,832	7832	98	
1994	7,967	7,967	102	
1995	6,733	12,506	157	
1996	3,773	13,558	108	
1997	9,565	17,312	128	・フォーサイト新発売
1998	5,851	16,579	96	
1999	3,591	12,347	75	
2000	9,610	21,415	173	・フォルツァ新発売
2001	8,382	22,199	104	・シルバーウイング 400/600 新発売
2002	9,088	33,921	153	
2003	14,550	40,786	120	・フュージョン タイプ X 発売
2004	25,814	49,671	122	・フォルツァ X&Z 新発売 ・PS250 新発売

Honda 調べ