

TACT

タクト/タクト・ベーシック

製品説明書



Hondaは、若い人はもとより、幅広いお客様が手軽に扱え、二輪車のある豊かな生活の提案として、小型モビリティの提供に積極的に取り組んでまいりました。その変遷を時代背景とともにご紹介いたします。

1975年当時、113万台規模の国内二輪車市場は、1976年にHondaがファミリーバイク市場を創造する目的で「ロードパル」を発売して以降、他社の参入も加わることで成長が加速され、初代「タクト」を発売した1980年には、国内販売台数は年間約237万台、その後82年には328万台と市場規模を拡大させてまいりました。

この市場規模拡大の主な要因は、80年代のモータースポーツの隆盛による男性のスポーツバイクへの興味関心の高揚とともに、女性の本格的な社会進出に伴い、その活動範囲を広げる簡便な通勤用バイクへのニーズが高まったことが考えられます。

その後Hondaは、時代の要請に応え、経済性に優れ利便性の高い排気量50ccの第1種原動機付自転車（以下原付1種）の市場に、個性あふれる製品を開発し投入してまいりました。中でもスタンダードスクーターとして中心的な役割を担った「タクト」は、お客様のニーズとともに、乗り心地や利便性、上質さを進化させてきました。

また、次代を見据え高い環境性能と力強く扱いやすさも兼ね備えた原付1種スクーターへの4ストロークエンジン搭載についても積極的に取り組んできました。1982年の「スペース50」、1983年の「ボーカル」、1986年の「タクトアイビー」など4ストロークエンジンを搭載した50ccスクーターを発売してまいりました。さらに、1999年7月には、量産二輪車として世界初のアイドルストップ・システムを採用した水冷・4ストローク・単気筒50ccエンジン搭載の「ジョルノクレア・デラックス」を発売しました。

そして、2014年には、高校生など若者層を中心に、通学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、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「eSP」を搭載した「Dunk」を発売。若い人たちを中心に幅広い方々に受け入れられています。

このように魅力ある商品を開発し市場に積極的に提案してまいりましたが、国内二輪車市場は、駐車場不足などをはじめとした利用環境の悪化を背景に、規制対応などによる製品価格の上昇や、経済環境の悪化などの要因も重なり、2014年では約41万7千台（国内4社合計）の市場規模、原付一種の市場は約22万9千台となっています。

将来の二輪車市場の創造には、二輪車に対する利用環境の改善や各種規制の緩和を訴えながら、より多くの方々にこの原付クラスの魅力と共感の輪を広げ、有用性を享受していただくことが必要不可欠です。

今回、国内二輪市場の再活性化にチャレンジするため、常にスタンダードスクーターとして新技術を投入し、新たな需要を創造してきた「タクト」のネーミングを16年ぶりに復活させました。これには、誕生当初の開発の想いと共に、スタンダードスクーターの原点に立ち返るという意志を込めています。力強く環境性能に優れた4ストロークエンジン「eSP」を搭載し、あらゆる世代に受け入れられるデザインや装備で、新しく誕生したスタンダードスクーター「タクト」の魅力をご理解いただき、ひとりでも多くのお客様に「タクト」のある楽しい生活を送っていただければと思います。



■1980年 初代タクト



■1986年 タクト・アイビー (4ストローク)



■1999年 ジョルノクレア・デラックス (アイドルストップ)

タクトは、Dunkのパワーユニットと車体パッケージを共用しながら、新世代のスタンダードスクーターとして、より幅広いお客様に向けた便利な生活の移動手段となることを目指し、開発コンセプトを次のように設定しました。

賢い選択『みんなの原付』

新世代 スタンダードスクーター タクト、タクト・ベーシック

この開発コンセプト実現のため、各技術領域での目標を次のように設定しました。

・スタイリング

安心感を備えたニュートラルなスタイリング

・エンジン

環境対応型エンジンeSP*1の搭載による、優れた燃費性能の実現

・車体パッケージ

軽量コンパクトな車体による良好な取り回し性

足着き性に配慮した低シート高の「タクト・ベーシック」をタイプ設定

*1 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。



■タクト

■タクト・ベーシック

安心感をテーマとして取り組み、新世代のスタンダードスクーターを具現化しました。

・実用性の高い各部の構成

着座位置の自由度を高めるためシートのフラット部を前後に拡張しました。あわせて、フロアのフラット部の前後長を最短部で 220mm 確保したうえ、極力水平にしました。これらにより年齢や性別からくる体格の違いを問わず、快適な居住性を実現しました。

また、フロントカバーの角度を立たせて別体フロントフェンダー式とすることで、フロントバスケットの取り付け位置を車体の中心に近づけ、車体の取り回しやすさに配慮しました。さらに、標準装備のリアキャリアは、スタンドをかける際のグリップとしても扱いやすいように位置と形状を最適化しました。

・シンプルなフォルム

お客様の性別や年齢、特定の流行に偏らないニュートラルで均整のとれたフォルムを目指しました。張りのある大きな曲面を基調とし、ボディ各端部の稜線をくっきりと通してコンパクトな印象とすることで扱いやすさを表現。また、厚みのある立体的な造形により、しっかりと実用に耐える信頼感を表現しました。

これらによりタクト、タクト・ベーシックは、使う人本来の個性を妨げない、安心感のある気取らない姿を実現しました。



■タクト イメージスケッチ

通常、身の回りの物にはそれを使う方の好みが見映されています。

タクト、タクト・ベーシックに適用するカラーは、モデルのキャラクターそのものを主張するのではなく、お客様の色々な嗜好に寄り添うカラーを各タイプに選定しました。

■タクト



キャンディーノーブルレッド



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

■タクト・ベーシック



デリケートブルーメタリック



フォースシルバーメタリック



マホガニーブラウンメタリック



ポセイドンブラックメタリック

タクトには、Dunk に搭載して好評を得ている、優れた動力性能と環境性能を両立した水冷・4ストローク・OHC・単気筒エンジン eSP を採用しています。



・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

- ①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。
- ②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。
- ③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。
- ④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。

・燃料の無駄な燃焼を低減する技術

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（タクト・ベーシックを除く）。

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）*2 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。

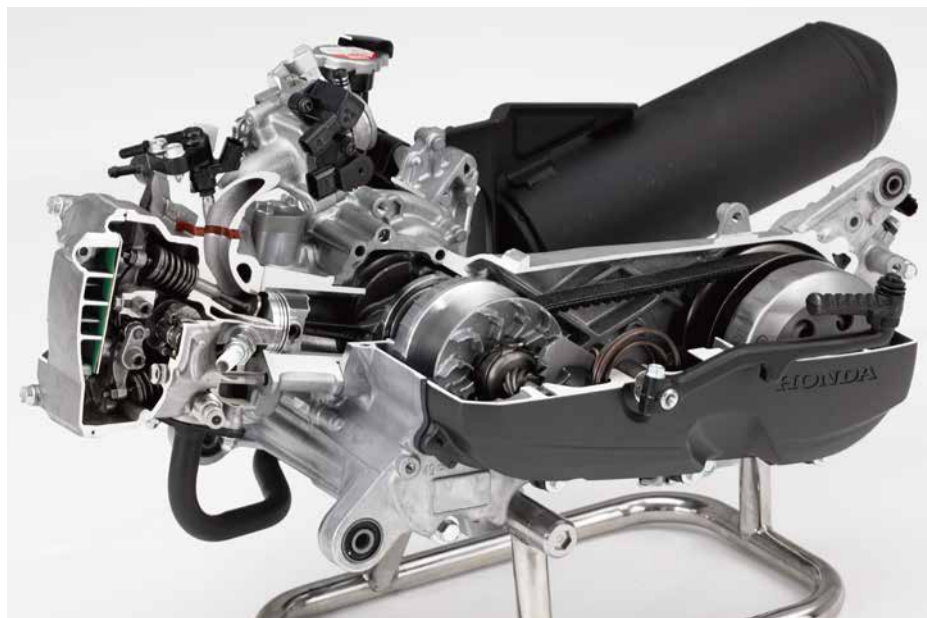


また、スロットル開度やエンジン回転数に応じ、燃料の噴射と点火時期を最適制御する PGM-FI*3 による燃料噴射を採用。これらの低燃費技術により、CO₂ の低減につながる燃費性能の向上を実現し、地球環境の保全に寄与します。

*2. 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。

*3. PGM-FI は本田技研工業株式会社の登録商標です。

■エンジン単体写真(カットモデル)



・扱いやすい車体重量、サイズ

国内人口の高年齢化に伴い、50cc スクーターに乗るお客様も、年齢が高くなっています。このような状況から、より軽量かつコンパクトな車両へのニーズが高まっています。それを踏まえ、年齢のみならず、性別や体格などを問わないより幅広いお客様に「私にも乗りやすい」と感じていただけるスクーターこそが、新世代のスタンダードスクーターとして欠かせない要素だと考えました。

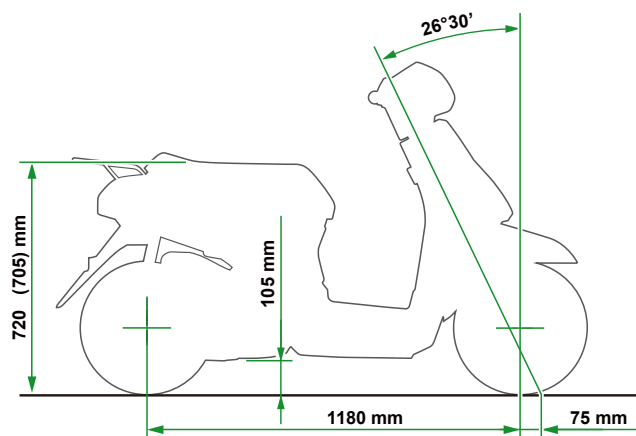
そこで Dunk で好評の水冷エンジン eSP と Dunk のスペース効率に優れたフレームボディを共用しながら、外装部品の構成をシンプル化することで車体重量を Dunk 比-2kg (タクト・ベーシックは-3kg) 軽量化。気軽に使える通勤用として良好な取り回し性に配慮しました。

・クラス No.1 の燃費性能

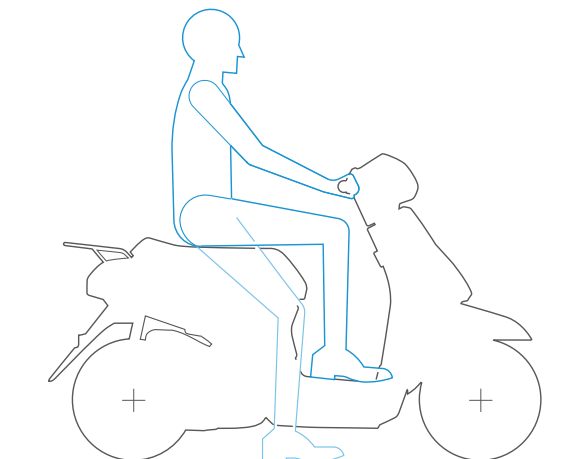
タクト、タクト・ベーシックでは、低燃費のエンジン eSP 搭載のみならず、車体側からも燃費性能向上にアプローチを図っています。前述の車体軽量化により、50cc スクータークラスとしてトップ*4 の定地燃費値 80.0km/L *5 を実現しました。

*4. Honda 調べ。2015年1月16日現在 *5. 国土交通省届出値：30km/h 定地走行テスト値

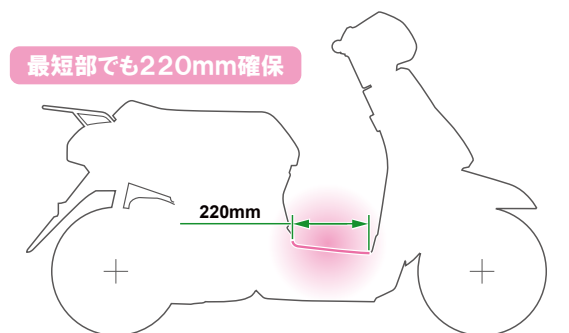
■ディメンション ()内はタクト・ベーシック



■ライディングポジション



■フロアスペース



・メーター内の LCD ディスプレイ

通勤、通学、待ち合わせなどに便利な時計機能を備えています。また、エンジンオイルの交換時期を表示・設定する機能や燃料計も採用しました。



■LCDディスプレイ

・シートオープナー

集中コンビスイッチ部に配されたワンプッシュで開くシートオープナーボタンを標準装備しました。



■シートオープナー



■フロントインナーラック・大型フック

・フロントインナーラック・大型フック

車体左側のフロントインナーラックは 500ml のペットボトルが納まるサイズを確保しました。

・シート下ラゲッジボックス

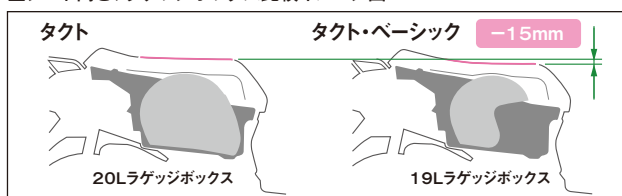
タクトはフルフェイスヘルメットも収納可能な 20L の容量を確保しています。

タクト・ベーシックは、シート下のラゲッジボックスを 19L とすることで、シートクッション厚を確保しながら、シート高をタクトより 15mm 下げ 705mm とし、より安心の足着き性を実現しました。



■ラゲッジボックス (タクト)

■シート高さ、ラゲッジボックス比較イメージ図



■ラゲッジボックス (タクト・ベーシック)

※ラゲッジボックスには、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。※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。付属のヘルメットホルダーをご使用ください。また、ご購入の際には、必ずご確認ください。

・リアキャリア

タクト、タクト・ベーシックには生活の様々なシーンで役立つことを念頭に、リアキャリアを標準装備しました。



■リアキャリア

タクトでは、実用性の高さとともに質感を高めた仕様を採用することでより所有感を高めています。

・アイドリングストップ・システム (タクトに標準装備)

信号待ちなど停車時の余分な燃料消費、騒音、排出ガスを抑えることができ、より高い燃費性能や環境性能を発揮します。



・ダブルステッチシート (タクトのみ)

二種類のシート表皮がダブルステッチで立体縫製された上質感の高いシートとしました。



■ダブルステッチシート(タクト)

・立体エンブレムの採用 (タクトのみ)

ボディーサイドに立体エンブレムを採用。上質感にもこだわりました。



■立体エンブレム(タクト)

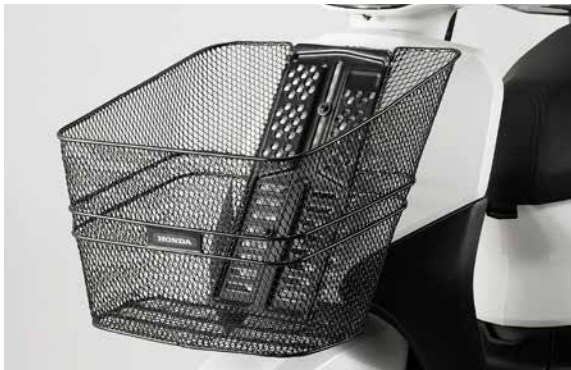
タクトでは、毎日の使い勝手をさらに高めるアクセサリをご用意しました。



■アクセサリ装着例(タクト)



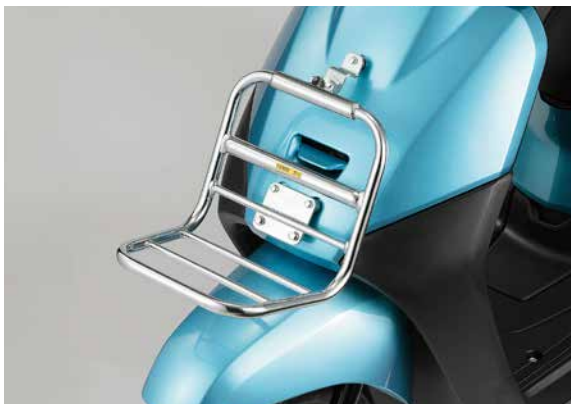
■ウインドシールド(ナックルバイザータイプ)
ナックルバイザーと共に、走行中の風やホコリなどをライダーと手元にあたりにくくします。



■フロントバスケット(XLタイプ)
お買い物時など、かさばる荷物をより積載しやすいXLタイプのフロントバスケットです。
容量：約24L 許容積載量：5kg



■リアバスケット
リアキャリアに固定して使用するリアバスケットです。
容量：約19L 許容積載量：1.5kg



■フロントキャリア
フロントに荷物を固定できるスチール製のキャリアです。
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。

タクト 【 】内はタクト・ベーシック

| | |
|------------------------|-------------------------|
| 車名・型式 | ホンダ・JBH-AF75 |
| 全長/全幅/全高(mm) | 1,675/670/1,035 |
| 軸距(mm) | 1,180 |
| 最低地上高(mm) | 105 |
| シート高(mm) | 720【705】 |
| 車両重量(kg) | 79【78】 |
| 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) | 80.0(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) | 80/100-10 46J |

■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。
 ※TACT、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。

1976年に発売した「ロードバル」等のファミリーバイクは、生活の足として“よりシンプルで手軽な二輪車”のカテゴリーを確立し、需要を創造してまいりましたが、経年とともに“ファッション性に優れたより個性的なモノ”へと多様化が進み、さらに“利便性の高い”モビリティへのニーズが高まりました。

このような中で、二輪車の持つ優れた機動力はそのままに、より扱いやすく、高品位なデザインの採用により、所有する喜びを満たす簡便なモビリティを創造することで、今まで二輪車にあまり関心なかった人たちを含め需要を喚起すべく誕生したのが、新感覚スクーターの初代「タクト」でした。

その後「タクト」は、下記4項目のコンセプトを連綿と受け継ぎながら、最新の技術を積極的に採用し進化してまいりました。

タクト開発のコンセプト

- ・省燃費で力強く扱いやすいエンジン特性
- ・ゆとりある居住スペースと快適な乗り心地
- ・機能的で利便性の高い装備仕様
- ・幅広い年代が許容できる高品位なシンプルデザイン

初代 (1980年～)

初代は、次代を見据え、3.2馬力の2ストロークの強制空冷エンジンに、容易な始動性が得られる「セルスターター*」や「自動チョーク機構」、スムーズな走行を実現する「自動変速機」(無段階変速機 V マチック)、さらに日常の保守点検の負担を軽減する「無接点式 CDI 点火装置」、 「自動開閉式燃料コック」など数多くの新技術を組み合わせて採用するなど、扱い易いスクーター特性を実現。その結果発売以来約二年間で72万台の販売台数を記録いたしました。1981年7月にはサイドトランクを設けたフルカバードタイプの「タクト・フルマーク」を追加し発売しました。

* タクト DX セル付モデルに採用



■1980年 タクト

二代目 (1982年～)

二代目は、より洗練されたデザインに変更し、力強く燃費性能を向上させた新設計エンジン(4馬力)にスムーズに自動変速するトルクセンサー付き V マチックを組み合わせて搭載するなどフルモデルチェンジ。さらに日常の利便性を高めるために、視認性の高いメーター類や被視認性の高い灯火器など充実機能を装備しました。

また、「タクト」に加え、一代目からラインナップに加わった「タクト・フルマーク」「タクト・フルマーク・カスタム」をラインナップに加え3タイプを同時発売しました。



■1982年 タクト・フルマーク

三代目 (1984年～)

三代目は、「タクト」「タクト・フルマーク」の2タイプ設定とし、1985年騒音規制(72dB)に適合させ、より静粛性が高く力強いエンジン(5馬力)を搭載しました。それまでの直線基調のデザインからより親しみやすいよう曲線、曲面を基調としたデザインに一新。

装備面ではフロントパネルの内側に施錠できるインナーボックスを採用するなど、幅広い用途で扱いやすく高級感あるスクーターとしました。



■1984年 タクト

四代目 (1987年～)

四代目は、「タクト・フルマーク」として1986年の原動機付き自転車のヘルメット規制に伴い、フルフェイスヘルメットを収納できる大容量スペースを確保した『メットイン機構』をシート下のボディに内蔵しながらも流麗なデザインを両立させました。さらにエンジンは燃焼効率と掃気効率に優れた新設計の6ポートシリンダーの採用で5.8馬力を達成。ヘッドライトには加圧クリプトンガス封入バルブのツインフォーカスヘッドライトを採用し照射範囲を一段と広げるなど細部の使い勝手や乗り心地も向上させました。



■1987年 タクト・フルマーク

五代目 (1989年～)

五代目は、ネーミングを「タクト」とし、駐車時のメインスタンド操作をキーを回すだけで簡単に行える画期的な機構として、量産車として世界初の「電動式オートスタンド」(スタンドアップ機構)を搭載。この機構は、軽量・コンパクト性を求められるスクーターの特性に合わせた構造にするとともに、少ない消費電力で作動するよう開発したものです。この『スタンドアップ機構』は、毎回の駐車のおぼろげさを大幅に軽減する、使う人の立場に立った機能です。

この利便性の高い『スタンドアップ機構』に加え、メットインスペースの容量アップ(22L)や大型燃料タンク(4.8L)、新型の高性能6馬力2ストロークエンジン、より快適な走りや乗り心地を生む足廻りなど、スクーターの利便性をさらに広げる数々の機能を充実させながら、洗練された調和のとれた個性的なデザインを実現させました。



■1989年 タクト

六代目 (1993年～)

六代目は、「タクト」「タクト・スタンドアップ」「タクト・S」の3タイプ設定としました。フラッシュサーフェスを基調に、シャープでエッジの効いた洗練されたデザインとし、さらに鮮やかなツーコート(2層)塗装を採用することによって、より質感の高いものとなりました。また、従来同様の大容量のヘルメットスペースに加え、5Lの燃料タンク容量を確保しました。さらにゆったりとしたフロア・スペースを確保するとともに、シート高を720mmに抑えながら新形状のシートを採用することで足つき性を良好なものとなりました。

「タクト・S」の前輪には制動フィーリングに優れた油圧式ディスク・ブレーキに TLAD (アンチダイブ機構付きトレーリング・リンク式サスペンション) を装備し快適で軽快な走りを実現。さらにタクト・スタンドアップには、従来同様、駐車時のスタンド掛けを、メインスイッチのキーで容易に行える電動式オートスタンド(スタンドアップ機構)を搭載しました。



■1993年 タクト・S

七代目 (1998年～)

七代目は、「タクト」「タクト・スタンドアップ」をラインアップし、フロントからリアまで流れるような曲面で構成したデザインに一新。高級感と優しさにあふれたフォルムを実現しました。さらに、座り心地の良いロングシートや広々としたフラット形状のフロアの採用で、ゆったりとしたライディングポジションを実現しています。

また、新開発の空冷・2ストローク・単気筒エンジンは、キャブレターに改良を施し、混合気を薄めに設定する事で燃焼過程での有害物質の低減を図るとともに、マフラー内部に酸化触媒(キャタライザー)を設ける事で、排出ガス中のCO、HC、NOxをそれぞれ50%以上の低減を実現し、1998年10月より施行された二輪車排出ガス規制(原付1種・50cc以下)に適合させるなど環境に優しい性能を実現しました。また、マフラーの内部構造を変更する事で、同年10月より新たに施行される二輪車騒音規制にも適合するものとしています。



■1998年 タクト

さらに、使い勝手に優れたコンビ・ブレーキ(前・後輪連動ブレーキ)の新採用に加え、タクト・スタンドアップには、さらに操作性を向上させたスタンドアップ機構を搭載しました。