

FORZA Si

製品説明書



Hondaは、1954年に革新的なスクーター「ジュノオK型(単気筒190cc)」を発売し、1961年には無段変速式のバダリーニ式油圧変速機を備えたジュノオM80(水平対向2気筒125cc)を、1962年にはM85(同170cc)を発売するなど、創世期から「生活をより楽しく、快適、便利な乗り物」であるスクーターの開発に注力してきました。

その後、1980年代前半には日本において空前のスクーターブームが巻き起こりました。50ccクラスの小排気量車スクーターが主流を占める中で1984年には「二人で楽しく・より遠くに・より早く・自由に」の実現を目指した「スペイシー250フリーウェイ(250cc)」を投入し、1986年にはクルージングスクーターの代名詞となる「フュージョン(250cc)」を発売することで、それまで実用一辺倒だったスクーターのイメージを一新しました。

さらに1997年には、俊敏なスポーツ性能と快適な乗り心地を高次元で融合した「フォーサイト(250cc)」を発表しました。

このように「生活をより楽しく、快適、便利に」というお客様の喜びを実現するために、時代に先駆けた様々な技術の開発、たゆみない利便性の向上を通じて、常に新しい価値を提案。250ccクラスのスクーターに積極的に取り組んできました。

その系譜を受け継ぎ2000年には、「ニュースタイリッシュスポーツ」をコンセプトに「フォルツァ」を発売。スポーティーな走行性能はもちろん、コンビブレーキ(前後輪連動ブレーキ)、大容量収納など安心・便利な機能を合わせ持つことで通勤、通学からレジャーユースに至るまで幅広いユーザーから絶大な支持を得ることができました。



その後フォルツァには、様々な先進技術を投入し 2004年には、二輪車として世界初^{*}の電子制御式ベルトコンバーター変速機構「Honda Sマチック」、わずらわしいキー操作を省略し、盗難抑止効果を併せ持つスマートカードキー（双方向通信電子照合キー）システム、長尺物や2個のフルフェイスヘルメットにも対応した大きな収納スペース、燃費向上・環境対応に優れたPGM-FI（電子制御燃料噴射装置）などを搭載しました。そして2005年にはABS（アンチロックブレーキ・システム）を搭載するなど、卓越した利便性と高い環境性能を有し、かつ乗って楽しいミドルクラススクーターの新基準を確立しました。

さらに、2006年の「フォルツァ」は、スポーツDNAを継承しワインディングロードなどの様々な走行状況に応じて、爽快でスポーティーなラインディングを満喫できる、二輪車としては初^{*}の「有段オートシフトモード」を持つ進化型Sマチックを搭載し、コンバインドABS（前・後輪連動ABS）の搭載と合わせて、「快適ファンライド」を実現しました。またよりラグジュアリーなテイストを演出するために、走行中でも音楽が快適に楽しめるオーディオ・スピーカーを装備した「快適パッケージング」も提案しました。（^{*}Honda調べ）

今回のフォルツァ Siは、時代の変化やお客様の価値観の変化に対応し、常に時代の先を読み進化させることで、お客様の感性に添って満足していただける商品ができたと思います。アクティブな生活志向のお客様の喜びを拡大し次世代へ繋げていくために、「より良い商品」を「高品質」という見地から、タイにて生産することを前提に部品調達を含め開発を行いました。グローバルに部品調達できる仕様を徹底的に追求したことにより、タイにおいての現地部品調達率を90%として、高い品質を実現しています。

先進国でデビューしたフォルツァは、ニーズの高まる新興国にも対応し、ゆとりあるパワフルな走りで市街地での移動から高速道路を使った長距離移動までを網羅するシットイン^{*}スクーターです。今回のフォルツァ Siにおいても、またHondaの「環境」「安全」「FUN」技術の3本柱に裏づけられた高性能を、高品質でご提供します。

フォルツァ Siを開発するにあたり開発チームは、目標の設定についてをグローバルなお客様視点で徹底的に議論しました。ユーザーの二輪車に対する価値基準が移動手段だけにとどまらず、自分らしさの表現の手段として、また所有することで満たされる、心の充足を求める方向へと変化してきています。このようなライフスタイルの変化に合わせてながら、より魅力的な個性を持つ商品を選択するユーザーが先進国を中心に増えていることから、積極的に使いこなし自己表現できる全方位型の250ccスクーターの創造を目指しました。所有する喜びを世界中の一人でも多くのお客様に感じていただけることが、開発責任者としての願いです。

^{*}「シットイン」=足を投げ出して深く座り込む乗車姿勢

株式会社本田技術研究所
二輪R&Dセンター
スクーターシリーズ開発責任者

KENICHI SUEDA

末田健一



新型フォルツァ Siの開発にあたり、デザインを徹底的に突き詰め、スクーター本来の利便性の高さに加え250ccスクーターならではの扱いやすい出力特性からくる爽快さとシンプルでコンパクトなフレームボディを採用することで、扱いやすさと機動力を高次元でバランスさせました。これらを、多くの人たちに、フォルツァ Siをより身近な存在と感じていただき、その魅力を味わってもらいたいと考えました。

そして開発のキーワードを

「JUST FIT! DYNAMIC ALMIGHTY COMMUTER」

とし

- 爽快な走り味と扱いやすい出力特性でありながらも低燃費を実現するエンジン
- 実用性と快適性を兼ね備えたフレームボディ
- 個性的で所有する喜びを満たせる、都会的で洗練されたデザイン
- 生活に密着した使用範囲の広いシットインスクーター

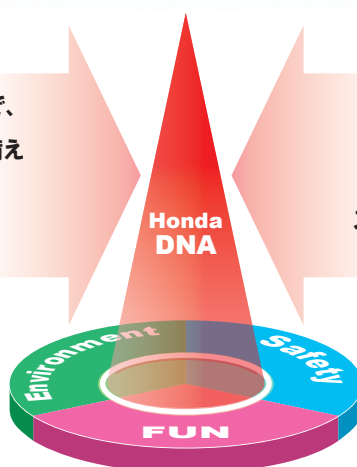
を目標に開発を進めました。

私たち開発チームは、この要件を満たすためにスポーツスクーターの原点に立ち返り、市場のベンチマークとなる250ccシットインスクーターの創造をめざしました。

「JUST FIT! DYNAMIC ALMIGHTY COMMUTER」

日々のビジネスシーンから休日まで、
機動力に実用性と快適性を兼ね備え
都会における様々な場面で
スマートに活躍

走り、扱いやすさ、収納性を
高い次元で融合した
スポーティーデザインのシットインモデル



フォルツァ Siは、低燃費でありながらスポーツスクーターの特性に合った、力強く爽快で扱いやすい新開発の250ccエンジンを搭載し、発進加速では250ccクラスにおいてトップレベルの走りで、二人乗りでも余裕の動力性能を有しています。また、フルフェイスヘルメットを2個収納できる大型のラゲージボックスを有しながらも十分な容量のフューエルタンクを併せ持ち利便性を追求。従来からのフレーム構成を大きく変更することで、剛性を高めつつもしなやかさを合わせ持つフレームにより、車体全体の軽量化を実現しました。さらにフロントカウルをスリム化しながらもウインドプロテクション効果を高めています。誰が見ても一目でフォルツァ と解るフォルムを基調としながらも都会的で洗練されたデザインとしています。さらにフロント14インチ、リア13インチの足回りとコンビブレーキがあいまって操る楽しさを十分味わえる素直なハンドリング特性を実現しています。

このようにHondaの先進技術と個性的な先進デザインをまとい、多くのお客様へ喜びを提供できる次世代のシットインスクーターを提案いたします。

株式会社本田技術研究所
二輪R&Dセンター
フォルツァ Si 開発責任者

HIDENORI NAGURA

奈倉秀典



●スタイリングデザイン

新型フォルツァ Siのデザイン開発は、「伝統」を継承しながら「進化」させる技術開発のテーマにそって行いました。Hondaの先進創造の象徴として進化してきた歴代フォルツァのDNAを受け継ぎ、「フォルツァらしさ」に磨きをかけた、新たな進化を形に表現することを目指しました。「グローバルスタンダードスクーターのデザインを創造する」という高い目標に挑戦しています。

具体的には、お客様のライフスタイルにマッチし、スクーターの上級機種として満足いただけるデザインであること。それは、多くのお客様が共有できる「快適」「便利」「安心」「豊かさ」の欲求を満たすデザインであり、フォルツァ Siの持つ商品魅力を形として具現化した最新フォルムと最適なボディーサイズにしました。



デザインを決定付ける「フォルム」を作り上げるにあたり、最優先したことは、ボディー内部のスペースの確保と引き締まったボディーサイズの両立です。フルフェイスヘルメットを2個収納できるラゲージボックスと11L容量のフューエルタンクを確保するということと、スリムでコンパクトなボディーサイズをキープすることは相反することで、新型フォルツァ Siは無駄なスペースを徹底的にそぎ落とし、これを実現しました。昨今のビッグスクーターとしてはスリムであり、都市のさまざまな混合交通の中でも、操縦しやすく駐車時の取り回しも良好なボディーデザインであり、押し歩きも容易に行えるよう考慮しています。また、シート形状は、ライダーの足つき性の良好さを保つと共に、パッセンジャーにも快適な居住空間を提供しています。

サイドビューではフロントからリアに流れるシャープなキャラクターラインと、各セクションにエッジを効かせた絶妙な面構成により、塊感と躍動感を表現しています。フロントビューでは、フロントマスクのヘッドライトを縁取るエクステンションと、そこからつながり、上面に延びたウインカーにより、新型フォルツァ Siのアイデンティティを際立たせることをねらいとしました。

新型フォルツァ Siは、多くのお客様にご満足いただける、サイズ感とスタイリング、そして質感を表現しています。



●足回りのデザイン

通勤としての利便性の追求だけでなく、走る楽しみの演出として、モーターサイクルにおけるスポーツモデルを彷彿させる先進デザインのスポークキャストホイールと、大径ディスクブレーキにより足回りを引き締め高級感とスポーツマインドを融合させました。



●居住性 (シート、サイドカバー、テールカウル)

フォルツァ Siの居住性は、シットインスクーターの持ち味の快適なウインドプロテクションを生かしつつ、心地良い走行風を受けて走るという爽快感を体感していただくために、ショートスクリーンを採用しました。シート形状は、前端を適度に絞り込んだ形状にすることで良好な足つき性を確保すると共に、シート高は715mmに設定し、停止時も落ち着きのあるポジションを保てるように配慮しました。

シート下からサイドカバー、テールカウルへ伸びやかに流れるシャープなキャラクターラインは、光の反射により様々に表情を変え、通勤、買い物、ツーリングそしてスポーティーな走行まで多様なシチュエーションに映えることを想定して作り込みました。また適度なホールド性を持たせたインナーボディー部と最適なステップフロアー形状と面積により快適性を確保しています。

リアグリップは、全体フォルムに躍動感をもたらすシャープな流れを生み出すと同時に、パッセンジャーの握りやすさを考え抜いた形状は快適な居住性を創出し、パッセンジャーの要求に応えた、機能とスタイリングの両立を図りました。



●カラーリングコンセプト

フォルツァ Siの持つ上質感を最大限に引き出し、さまざまなお客様に満足していただけるよう、シックでモダンなカラーリングをコーディネートしました。

■艶のある黒の中に精悍な輝きが光る アステロイドブラックメタリック

ASTEROID BLACK METALLIC



■アグレッシブで力強い印象を与える グローイングレッド

GLOWING RED



■スマートでモダンな雰囲気を醸し出す パールヒマラヤズホワイト

PEARL HIMALAYAS WHITE



●ヘッドライト・フロントウインカー

フォルツァ Siのヘッドライトには、35/35WのHS1バルブを2灯配置し、マルチリフレクターによる効率的な光学設計により、夜間の快適な走行を可能にする配光を提供しています。また、フロントウインカーには21/5Wバルブを採用し、常時ポジションランプ（5W）の点灯により被視認性を確保しながら新しいフォルツァ Siの顔を演出しています。

■マルチリフレクターヘッドライト

※写真はプロトタイプ

●リアウインカー、テールランプ

リアウインカーには21Wのアンバーバルブ、テールランプには5Wバルブを2個、ストップランプには16Wバルブを2個採用し、十分な被視認性を確保しながらも、テールランプの面発光により四輪車を彷彿させる重厚で高級感を醸し出すデザインを実現しています。

■リアウインカー、テールランプ

※写真はプロトタイプ

●メーター

メーターは大型で視認性の高い5連メーターを採用し、高級感とスポーティーかつ機能的な装備として
います。また、豊富な情報量を誇る液晶表示部やインジケーターなど機能的でありながらフューチャリス
ティックなイメージを追求しています。

情報を正確にライダーに提供しつつ、コックピットと呼ぶに相応しい演出を施すなど、スポーツマインドを
くすぐるデザインとしています。



※メーターまわりの写真は機能説明のために任意に点灯したものです。

●メインスイッチ、集中スイッチ

操作性を重視し車体中央にメインスイッチを装備しています。またメインスイッチには、盗難を抑止する
シャッターキーを採用しています。

メインスイッチの右側には、フューエルリッドとシート開閉を操作するスイッチを設け、乗車姿勢のまま、操作が
しやすいデザインとしています。



●フレーム、シャーシー

フォルツァ Siのシャーシーは、シットインビッグスクーターの通勤としての利便性を発揮し、二輪車本来の魅力である操る楽しさをも兼ね備え、初心者からベテランまで幅広く、気軽に日常生活で利用できる走りを実現しています。時にはツーリングを、時にはスポーティーに楽しめる、最適な車体サイズやディメンション、操作性、ライディングポジションなど、跨った瞬間に感じる高級感と走るための基本機能を満足させながら、フレームはしなやかさと剛性感を高次元で融合させました。

- 250ccシットインスクーターモデルとして軽量、軽快で素直なハンドリングと安心感のある操縦特性を実現するフレームであること
- 世界のお客様に満足いただける快適性・扱いやすさと足着き性を配慮したライディングポジションとサイズ感であること
- 街中の想定される路面に対応できる走りを支え、2人乗りでも余裕をもって扱うことが出来る足回りと動力性能を有すること
- ユーティリスペースは、高い収納性と扱いやすい開閉構造であること
- ユーザーの使い勝手を考慮した、電装品のカスタマイズに余裕で対応できること

これらの全てを満たすことを開発の目標としました。

●フレーム

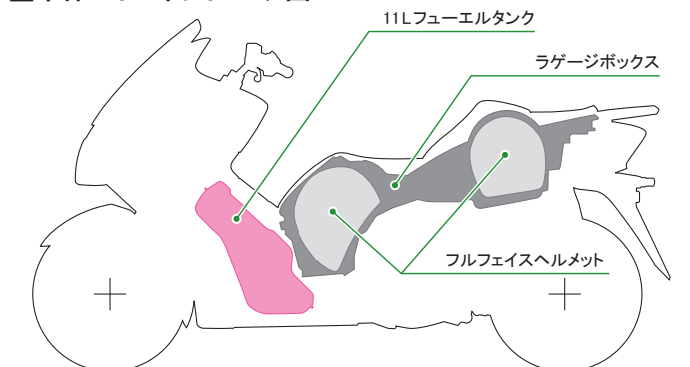
フレームは、低・中回転域で力強く、高回転域まで小気味良く回る軽量コンパクトなエンジンを支えながら、高い剛性を保ち穏やかで素直なハンドリングにより、高いトレス性能を実現しました。それはグローバルモデルとして「サイズ・収納・足着き・重量・走り・価格」のベストバランスを心がけて開発したことにより達成しました。

車両重量で192kg (ABS付:194kg)の車体は容量11Lの燃料タンクを抱えながらも、フルフェイスヘルメットが2個積載できるラゲージボックスを持ち、しかも多くのお客様の要望に対応するために、シート高を715mmに抑え、全長2165mm全幅755mmのスリムさと2人乗りの快適性を損なわないパッケージングを実現させることのできる、バランスの良いフレームとしています。

■フレームCG



■車体レイアウトイメージ図



※ラゲージボックスには、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。また、ヘルメットは形状・大きさによっては入らない場合があります。

●ライディングポジション

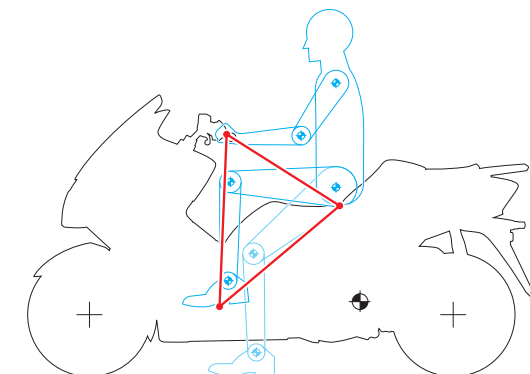
ライディングポジションは、さまざまなお客様の体格を想定し、小柄な方から大柄な方まで、より多くの方が十分楽しめるようにしました。このことにより渋滞した街中から高速道路を利用した郊外へのツーリング、時にはワインディングロード走行まで、ストレスなく、より扱いやすく楽しめる、自然体のライディングポジションを実現しました。

シートは、形状と硬さの最適化とあいまってフロア形状のスリム化により、安心感のある足着き性を実現しました。このことによりライダーやパッセンジャーのスムーズな動きを妨げることなく、通勤などビジネスの移動時や長時間のライディングでも快適で軽快に楽しめる機能的なライディングポジションを創出しました。

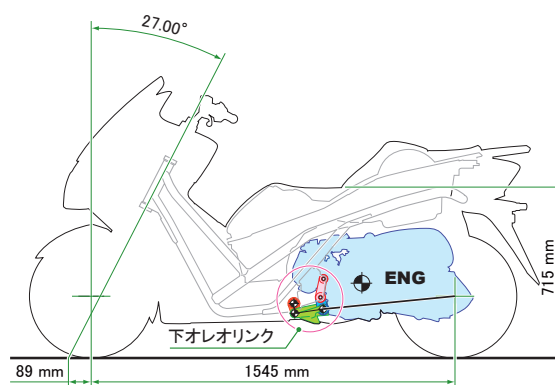
●車体ディメンションと部品配置

フォルツァ Siは、シットインビッグスクーターとして軽快で素直なハンドリングをめざしました。そのため、SH300i(欧州向けモデル)をベースとしたコンパクトなエンジンを活かし、ホイールベースを1545mm、キャスター角を27°00′、シート高は715mmとし、前後の重量配分を最適化することで、軽快さと高い旋回性能を実現しています。さらにエンジンマウントに下オレオリンクを介して振動を伝わりにくくして、より扱いやすい素直なハンドリングにしています。

■ライディングポジション



■車体ディメンションと部品配置イメージ図



●フロントインナーポケット、ボックス

右側にはユーザーがアクセスしやすく使い勝手が良いポケットを配置。左側にはメインキー横のスイッチにより開閉可能なロック付きのボックスを装備しETC、ナビゲーションシステムなどの収納が可能な容量を確保しました。さらにアクセサリソケットを装備しユーザーの好みに対応しています。また、この左側ボックスは、キーのポジションがONまたはOPENERの位置の時のみ開閉が可能です。



<ユーティリティ>

●フロントメンテナンスパネル

ウインカーバルブのメンテナンスを容易に行えるようにしました。

●リアスポイラーカバー

リアスポイラーカバーの一部を外すことで、カバーに取り付け穴の追加加工などを必要とせず、そのままトップボックスなどのオプション品を取り付けられる座面を設定しました。



●ETCアンテナ ビルトイン

ETCのアンテナをスタイリッシュにビルトインできる構造のメーターパイザーになっています。

●シート下ラゲージボックス

シート下にフルフェイスヘルメットが2個入るラゲージボックスを確保しています。またヘルメットの他にU字ロック、雨具などが収納可能です。



※ラゲージボックスには、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。また、ヘルメットは形状・大きさによっては入らない場合があります。

●フロントサスペンション

フロントサスペンションは、フレームとの剛性バランスを最適化した、インナーチューブ径 ϕ 35mmの正立式テレスコピックタイプを採用。サスペンションストローク110mmを確保し、市街地でのソフトでコシのある乗り心地と、ツーリング走行時の乗り心地や接地感を高次元で両立させています。

●リアサスペンション

リアサスペンションには、アクスルストローク98mmを確保し、エンジンマウントに下オレオリンクを採用することにより乗り手に伝わるエンジン振動の低減と共に路面突起からの突き上げを緩和し、荷物の積載時やタンデム走行時などにも快適な乗り心地を発揮します。

●フロント・リアホイール、タイヤ

軽量アルミキャストホイールは、シンプルなY字型スポークにより均一な剛性配分を実現したスポーク形状とし、軽快な操作性に寄与しています。タイヤサイズは、フロントに120/70-14、リアには140/70-13を採用し、荒れた舗装路などの路面特性にも対応しています。

●フロント・リアブレーキ

スタンダード仕様はコンビブレーキを標準装備し、さらにコンビブレーキにABSを組み合わせたコンバインドABSを装備した仕様を用意しました。前 ϕ 256mm後 ϕ 240mmのディスクブレーキは上質なブレーキフィーリングにより走りの演出に貢献しています。



<エンジン>

フォルツァ Siのエンジンは、次世代を見据えたビッグスクーター用エンジンとして、すでに欧州の多くのお客様に御好評をいただいているSH300iのエンジンをベースにフォルツァ Siに求められる出力特性にあわせ開発を行ってきました。

その要件は、

- SH300iエンジンをベースに、使い勝手に幅広く対応できるポテンシャルを持たせること
- 軽量でスリムでありながらも、多くのお客様に満足いただける低燃費でかつ扱いやすいワイドレシオのVベルト式無段変速機構(Vマチック)と組み合わせて搭載するエンジンであること

と定め、経済性や扱いやすさの利点はそのままに、軽快に街中で、ツーリングシーンで、ご満足いただけるエンジン特性を実現しました。

多くのお客様に提供できるシットインスクーターのエンジンとして最適な出力特性を目指して低・中回転域はもとより、高回転域にいたるまでスムーズに回る軽量コンパクトな水冷4ストローク単気筒エンジンに仕上げています。

■Vベルト式無段変速機構(Vマチック)



※写真はCG合成

●環境性能

環境性能は、より高い目標を設定しながら、ビッグスクーターとしての基本性能を十分に満たすために、欧州法規を十分にクリアする現行のSH300iのエンジンを基に開発を進めました。お客様への経済的な負荷の軽減も念頭に置き、燃費と走行距離に注力したフォルツァSi用のエンジンを実現しました。

吸気・排気諸元および低フリクション技術や、ACG発電出力の最適化、またエンジン懸架方式にSH300iで実績のある下オレオ方式を採用することで、車体へ伝わる振動を低減させ、バルンサーを不要とし、そのことによりスムーズな吹き上がりを実現しました。車体トータルの軽量化とVマチックとのセッティングもあまって、41.0km/L (60km/h定地走行テスト値) を実現しています。

SH300iに対し、燃焼効率向上に向けた技術としては、燃焼室形状とカムプロフィールや、バルブタイミングを見直し、燃焼室の中央で点火するためにロングリーチのプロジェクトタイプスパークプラグを採用するなどの技術を積み上げたことで、目標燃費を達成しています。また、ピストン往復部のフリクションを低減させるために、オフセットシリンダーを採用 (EX側に5mmオフセット) するとともに、シリンダーヘッドにはローラーロッカーアームを採用しました。ピストンにはエンジンオイルの潤滑をより促進するため、条痕形状を最適化しています。さらに低フリクションであり静粛性に優れ、よりコンパクトなエンジンを目指して、一体式クランクメタル軸受けと密封式クランクケースを採用しています。

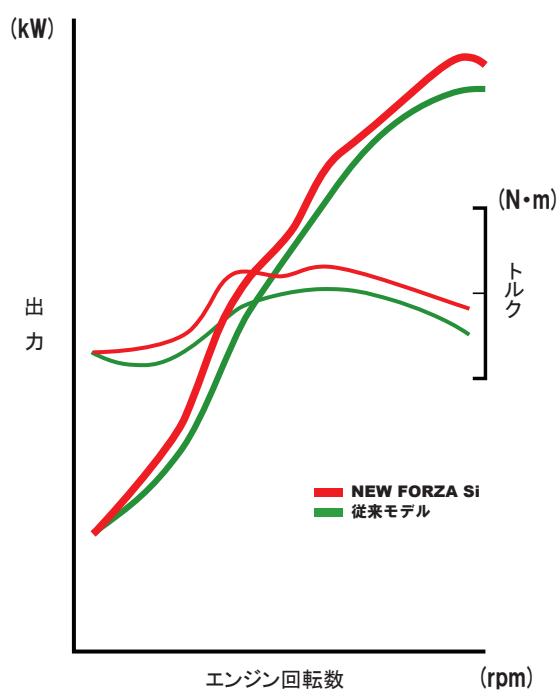


●エンジン特性

エンジンは、SH300iをベースとしてスムーズかつパワフルな特性を実現するためボアを変更しています。冷却性能は、高出力化に対応するCAEシミュレーションによる高効率な冷却水の流動解析により、十分な性能を確保しています。

ベースとなったSH300iエンジンに対して、250ccへ排気量を変更し吸気と排気の諸元を最適化したことにより、低・中速域の出力特性を向上させることができました。Vマチックの伝達効率を向上させ、最大トルクを効率的に引き出すことで燃費を犠牲にすることなく動力性能を向上させました。

■出力特性イメージ図



フォルツァ Si []内はABS

車名・型式	ホンダ・JBK-MF12	
全長×全幅×全高(mm)	2,165×755×1,185	
軸距(mm)	1,545	
最低地上高(mm)	135	
シート高(mm)	715	
車両重量(kg)	192 [194]	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率(km/L)	41.0 (60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)	2.4	
エンジン型式	MF12E	
エンジン種類	水冷4ストロークOHC4バルブ単気筒	
総排気量(cm ³)	248	
内径×行程(mm)	68.0×68.5	
圧縮比	10.2	
最高出力(kW [PS] /rpm)	17 [23] /7,500	
最大トルク(N・m [kgf・m] /rpm)	23 [2.3] /6,000	
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)>	
始動方式	セルフ式	
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)	11	
変速機形式	無段変速式 (Vマチック)	
タイヤ	前	120/70-14M/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Honda測定値) ■ 製造事業者/Thai Honda Manufacturing Co., Ltd.

■ 製造国/タイ ■ 輸入事業者/本田技研工業株式会社

* 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、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)、整備などの諸条件により異なります。
* 本仕様は予告なく変更する場合があります。

■「剛」と「柔」の調和で、

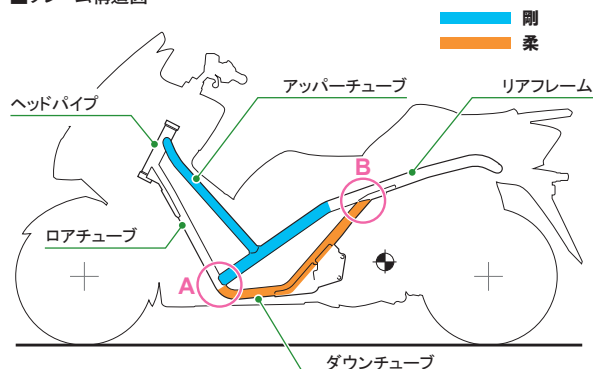
しなやかな走りを実現した新発想フレーム

これまで、中・大型のスクーターのフレームは、ヘッドパイプ周辺部からピボット周辺部にかけて、ガセットプレートなどを用いて、全体的に剛性を確保するという考え方が主流でした。

新型FORZA Siのフレームは、斜め前方にまっすぐ延ばしたリアフレームに、ヘッドパイプから直線的に延ばしたアッパーチューブを結合したシンプルな構造の「剛」の部分と、ダウンチューブのリアフレームとの前後の結合部の間隔(右図A-B間)を広げて「しなり」を持たせた「柔」の部分とで構成され、この「剛」と「柔」をCAE解析によって最適に調和させています。

この、新しい発想のフレームにより、軽快でしなやかな乗り心地と高速域での高い走行安定性を両立しました。

■フレーム構造図



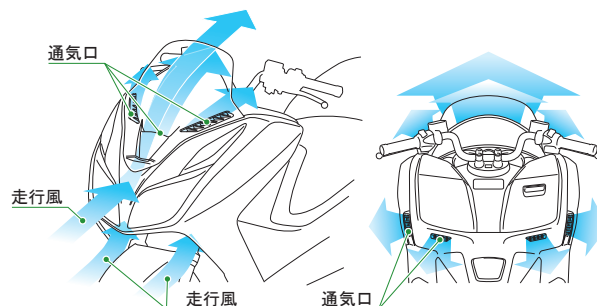
■スリムな車体に快適なライディング環境を

提供するウインドプロテクション技術

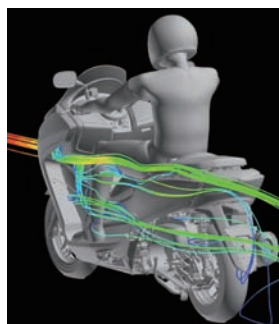
ウインドスクリーン先端からのエア吹き出しに加えて、メーターバイザー上にV字型に3箇所、インナーカウルの足元付近に4箇所の通気口を配置しました。

ウインドスクリーン先端から導入した爽快なエアをライダーに向けて流す一方、これら7箇所の通気口でライダーまわりの空気の流れを最適に調整し、ウインドプロテクション領域を拡大しました。

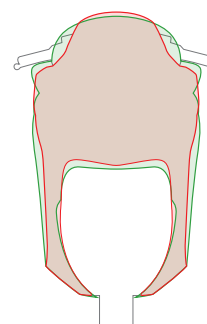
フロントカウルをスリムにしながらも、ライダーのひざまわりや、左右のハンドルにいたるまでの広い範囲でのウインドプロテクションにより、快適なライディング環境を実現しました。



■CAE解析



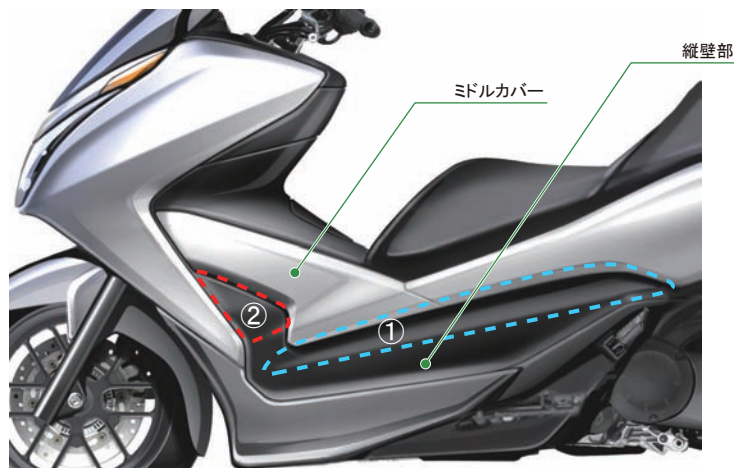
■フロントカウルサイズ比較イメージ



■ New FORZA Si
■ 従来モデル

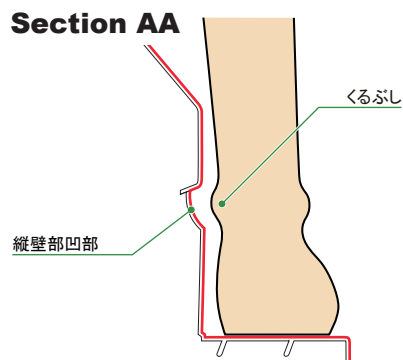
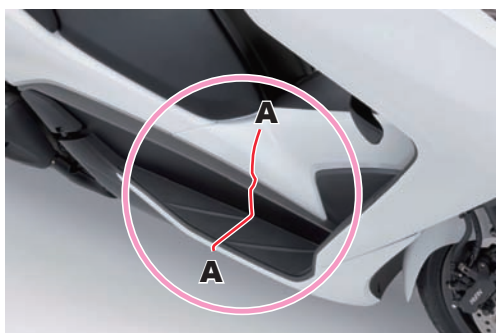
FORZA Siは、上記を含めて車体関連22件、電装関連2件、総計24件の特許を出願しています。

■快適なライディング環境を生み出すフットスペース



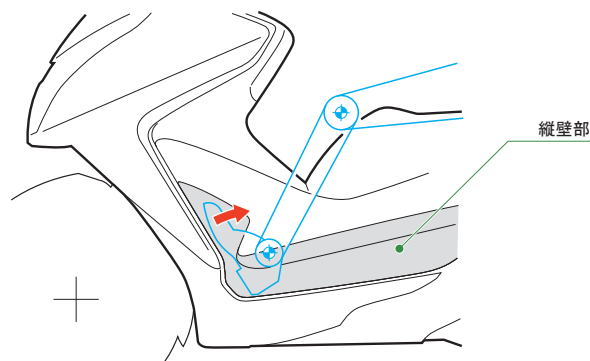
①ステップフロアの縦壁部上方のミドルカバーとの境界に、前後方向に延びる凹部を設けました
フロアに足を置いたとき、くるぶしまわりになじむ形状です。

また、フロントからリアに流れるシャープなキャラクターラインにもなっています。



②ステップフロアの縦壁部前端を三角形状にして、
上側に突出させました。

ステップフロア前方の傾斜部まで足をゆったり伸ばした
ときには滑らかな面一の縦壁部が、図の矢印のよ
うな足の動きになじむ形状になっています。また、
フロントデザインにエッジを効かせるポイントにもなっ
ています。

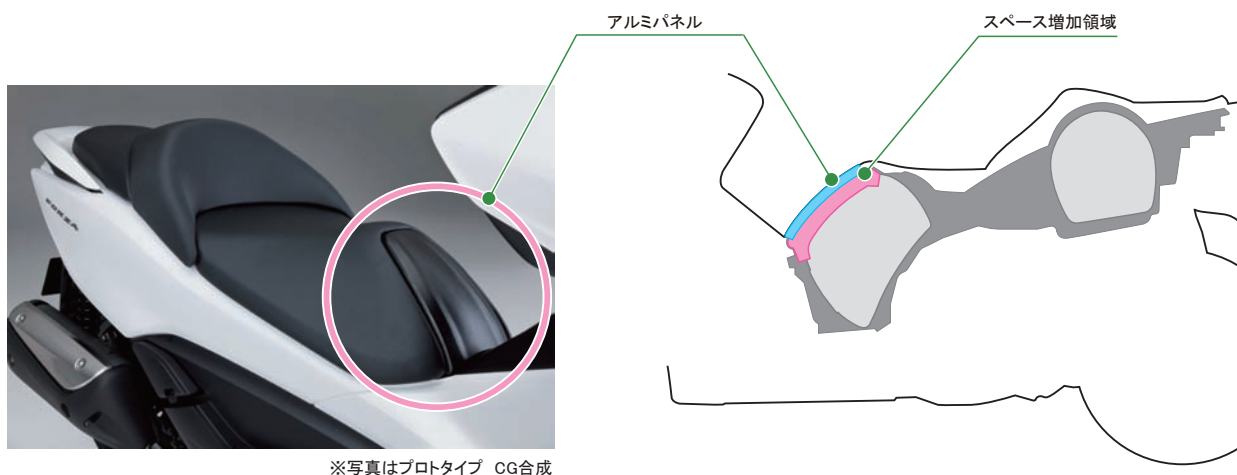


FORZA Siでは、上記を含めて車体関連22件、電装関連2件、総計24件の特許を出願しています。

■高い質感と大容量で使いやすい収納スペースを両立したシート構造

シート前面部にアルミ製の別体パネルを取り付けました。

ラゲージスペース前側をクッション材からアルミパネルに変更することで、高い質感と、良好な足着き性を確保する絞込み形状を実現し、さらに前側のヘルメット収納スペースを広く確保することができました。

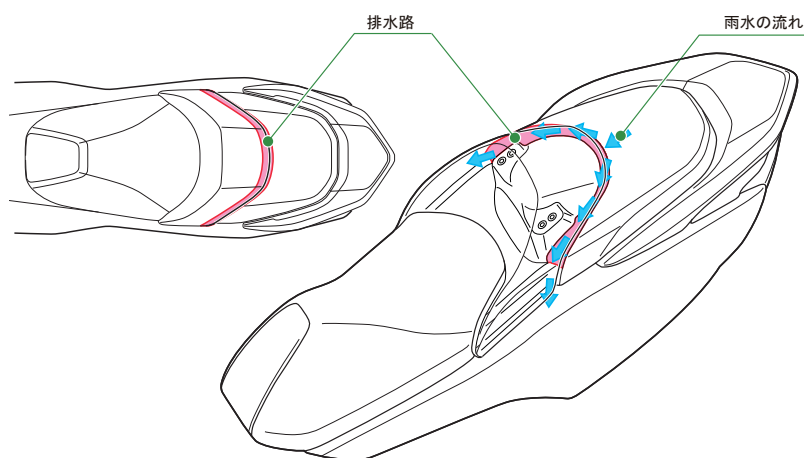


■後部シート座面の雨水が前部シートに流れ込まない快適なシート構造

バックレストの後縁とシート本体との間に、後部シートの雨水を車体左右に排水する排水路となる部分を設けました。

後部シートの雨水が、バックレストの下を通過してすみやかに排出されるので、前部シートの座面への流れ込みを防止できます。

大型シートの快適さがさらに向上しました。



FORZA Siでは、上記を含めて車体関連22件、電装関連2件、総計24件の特許を出願しています。

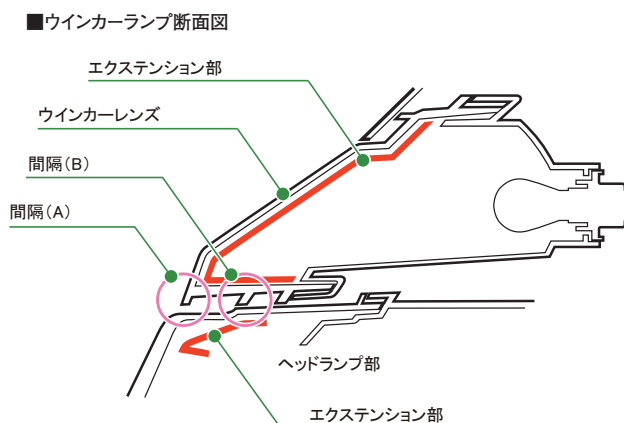
■ヘッドライトからウインカーへの美しい連なりを形成させたウインカーレンズ構造

ウインカーレンズにヘッドライトと近接する突起を内側と外側に設け、内側の突起とヘッドライトとの間隔(B)を外側の突起との間隔(A)よりも小さくしました。

これにより、ヘッドライトを縁取るエクステンション部が上面に延びるウインカーと美しく連なり、新型FORZA Siのフロントデザインのアイデンティティを際立たせています。



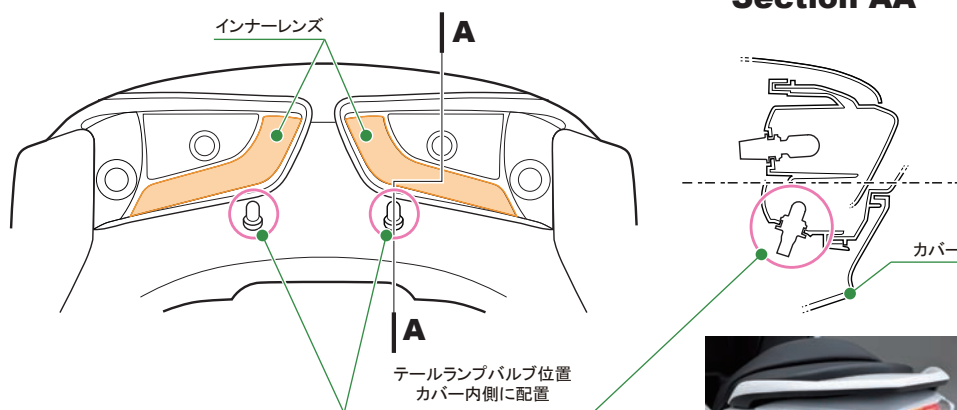
※写真はプロトタイプ



■高級感を醸し出す、バルブが見えない面発光テールランプ

テールランプの光源となるランプバルブを左右のテールランプ間の車体カバーの内側に配置し、リフレクターを介してインナーレンズ全面が発光する構造としました。

レンズを小型にしながらも、十分な被視認性を確保しています。また、バルブの見えない面発光は、重厚な高級感を醸し出します。



※写真はプロトタイプ CG合成

FORZA Siでは、上記を含めて車体関連22件、電装関連2件、総計24件の特許を出願しています。