

Forza EX

2008 Information presse



Introduction

Ceux qui parcourent régulièrement les routes d'Europe ont tous constaté l'accroissement rapide du nombre de scooters de toutes tailles et de tous types, se jouant des encombrements, des files d'attente et des parkings bondés. Le transport en deux roues est ainsi devenu une option populaire pour se déplacer d'un point à un autre facilement et rapidement, que ce soit pour le plaisir ou pour le travail. Ce moyen de transport offre également l'avantage d'être tout à la fois économique et responsable d'un point de vue environnemental à un moment où ces considérations sont plus sensibles que jamais.

Par ailleurs, alors que le scooter acquiert progressivement ses lettres de noblesse, on constate une demande croissante pour des modèles qui offrent les mêmes avantages que les motos. La puissance et la vitesse attachées à la cylindrée ne sont pas seulement concernées, mais aussi le confort, le prestige et la fierté de posséder ce type de véhicules : un deux roues qui sait associer ces facteurs avec la compacité et la facilité d'utilisation habituelle d'un "petit" scooter représente à coup sûr le véhicule idéal pour tous ceux dont le style de vie ne supporte pas les pertes de temps.

Car les utilisateurs actuels tendent de plus en plus à utiliser leur scooter pour leurs déplacements quotidiens aussi bien que pour des voyages plus lointains, tant et si bien qu'un scooter moderne se doit d'être adapté aussi bien à une utilisation ludique et touristique qu'à des déplacements purement utilitaires. Pour autant, le pilotage d'un scooter reste avant tout une affaire de plaisir et représente pour beaucoup le moyen de pimenter des journées qui ne manqueraient pas de devenir frustrantes si un autre moyen de transport devait être utilisé...

Et c'est précisément là que le Forza intervient, alors même que les ingénieurs et les stylistes Honda ont mis leur compétence en commun pour trouver les moyens d'améliorer encore les caractéristiques de cette machine déjà populaire et, si possible, la doter de quelques qualités supplémentaires. Le résultat est un scooter polyvalent qui repousse ses propres standards et répond aux exigences d'un marché en pleine croissance.

Style

Chic contemporain

Les millésimes 2008 du Forza-X et de sa version ABS (Forza-EX) peuvent, au premier regard, ne pas sembler très différents des millésimes précédents. Mais les changements qui ont été conduits sont pourtant très importants. Le style urbain et contemporain subsiste mais les formes sont désormais plus massives et plus concentrées. La partie avant inaugure un habillage plus compact qui intègre un double optique caractéristique, l'ensemble projetant une forte impression de vitesse. L'arrière a également été "compacté" tandis que l'habillage reçoit un double bloc optique protégé par une lentille translucide.

L'instrumentation du nouveau Forza consiste en un compteur et un compte-tours surplombant un large écran LCD, le tout encadré par une jauge de carburant et une jauge de température moteur de type analogique. L'écran LCD affiche deux totalisateurs kilométriques, la consommation de carburant ainsi que le kilométrage moyen et l'heure. Sur la version Deluxe ABS, le compteur de vitesse accueille aussi les témoins de rapport engagé ainsi que ceux des modes S et D du système de transmission S-Matic Evo.

Les améliorations de style touchent aussi au confort, avec une selle désormais plus étroite dans sa partie avant afin de permettre de poser plus facilement les pieds au sol tout en offrant un espace plus large et plus bas pour les hanches. Parallèlement, la distance accordée aux jambes entre la selle et les pieds a été augmentée de 10 mm. Le coffre aménagé sous la selle est toujours aussi volumineux, facilement accessible en appuyant sur un simple bouton au tableau de bord et en faisant basculer la selle pilote vers l'avant tandis que la selle passager peut également être détachée afin d'offrir un accès encore plus facile. Ainsi conçu, cet espace de 63 litres de capacité peut aisément accueillir deux casques de type intégral, une malette au format A3, un sac de sport ou tout autre bagage nécessaire à une utilisation quotidienne.

Coloris

Le style excitant du Forza parle ainsi de rapidité, de sportivité luxueuse et de confort élevé. Cette machine incroyablement polyvalente revendique un rapport qualité/prix et des qualités dynamiques tels que sa possession devient synonyme d'un certain style de vie, moderne et dynamique.

Les lignes qualitatives et aérodynamiques des Forza se déclinent en trois coloris. Le premier, un magenta métallique, concentre l'attention sur l'élégance des formes tandis que le second, un noir graphite, met l'accent sur le dynamisme. Enfin, le dernier coloris argent métallique joue plutôt la carte de la sophistication urbaine. Quel que soit le coloris, l'accent est résolument mis sur le style.

Coloris

- Noir Graphite
- Argent métallique Digital

Motorisation

Tout en profitant des mêmes dimensions et de la même facilité de conduite que son prédécesseur, le nouveau Forza n'en revendique pas moins une puissance et un couple plus élevés grâce à un tout nouveau monocylindre simple arbre 4 soupapes à refroidissement liquide et injection. Basé sur le moteur qui propulse le récent SH300i, ce bloc fait appel au même système de variateur mais revendique une cylindrée inférieure ainsi qu'un balancier d'équilibrage des vibrations supplémentaire.

Dans sa version Deluxe (EX), le Forza dispose de la dernière évolution de la transmission S-Matic Evo, qui offre à la fois un mode de fonctionnement automatique et un mode avec sélection manuelle des rapports, au nombre de 7. Le mode automatique propose en outre deux options, D (Drive) ou S (Sport) qui s'avèrent idéales pour une utilisation urbaine tandis que la sélection manuelle des rapports privilégie une conduite plus sportive améliorant les performances en terme de vitesse de pointe et d'accélération en duo. Le nouveau système S-Matic Evo dispose également d'un capteur de charge qui mesure la vitesse du scooter et l'ouverture des gaz afin de déterminer la puissance optimale et contrôler électroniquement les rapports de transmission afin de maintenir le ratio idéal au moment d'affronter une pente ou de transporter une charge élevée.

Les accélérations sont également plus vives que sur l'ancienne version, en particulier sur les 100 premiers mètres, autrement dit là où elles sont le plus utiles et utilisées ; la vitesse de pointe est également supérieure et en tout cas plus élevée que celle de n'importe quel autre scooter de la catégorie. Il est par ailleurs rassurant de savoir que cette puissance a été obtenue au prix d'un impact minimal sur l'environnement, puisque le système antipollution HECS-3 du Forza profite en effet d'un catalyseur à deux niveaux pour réduire les rejets polluants à des niveaux bien inférieurs à ceux exigés par la norme Euro-3.

Partie cycle

Robustesse et stabilité

Le cadre du Forza a fait l'objet d'une attention particulière cette année avec l'objectif d'en accroître la résistance et la rigidité, au profit du comportement routier. Ainsi le cadre en acier tubulaire est-il totalement nouveau et donc sensiblement plus rigide mais aussi plus réactif, y compris lorsque l'on transporte un passager.

Suspensions performantes et confortables

La fourche \varnothing 35 mm qui équipe les Forza voit l'écartement de ses tubes légèrement réduit tandis que le débattement a été augmenté de 10 mm. À l'arrière, le groupe motopropulseur oscillant, dont le débattement a également été accru de 15 mm, profite d'un montage de type flottant. Ce dispositif simplifié utilise une fixation intermédiaire et un bras amortisseur pour minimiser les effets des chocs et ramener le niveau de vibration perçu au cinquième du niveau précédent, au bénéfice du confort et de la qualité du comportement.

Freinage simple et efficace

Le freinage offert par le Forza est puissant, progressif et toujours rassurant grâce aux deux disques et au système Combiné qui fait désormais partie de la dotation d'origine de la majorité des scooters de la gamme Honda. Simple à utiliser, ce système novateur permet une répartition rassurante et efficace des forces de freinage entre l'avant et l'arrière. Le levier droit contrôle ainsi l'étrier avant, comme sur un scooter conventionnel tandis que le levier gauche agit simultanément sur les freins avant et arrière par le biais d'un répartiteur. Le Forza-EX propose même une combinaison antiblocage-combiné ultra efficace et particulièrement rassurante dans les conditions les plus difficiles.

Équipement

Le Forza-X comme le Forza-EX sont équipés d'origine du révolutionnaire système Honda Smart Card Key : en échangeant depuis le fond de la poche de l'utilisateur des informations codées avec le système d'allumage, une carte électronique remplace avantageusement la traditionnelle clef de contact tout en s'avérant particulièrement efficace en terme de lutte contre le vol. Outre le fait qu'elle autorise ou condamne l'allumage selon qu'elle se trouve dans la zone de détection de la centrale électronique, la Smart Key conditionne aussi l'ouverture de la selle ainsi que de la boîte à gants aménagée dans la partie gauche du tablier. Une autre boîte à gants, accessible en permanence, est également présente coté droit du tablier. Au chapitre des aspects pratiques, on note également la présence d'un frein de parking mais aussi d'un becquet arrière avec poignées de maintien passager intégrées.

Équipements Optionnels

Honda Access Europe N.V. propose une longue liste d'accessoires et d'équipements afin d'accroître encore l'impact esthétique et le potentiel routier des Forza. Cette liste comprend notamment :

- Un top-case de 45 litres coordonné avec l'habillage et livré avec son support, un dossier passager et un tapis intérieur.
- Une paire de poignées chauffantes réglables.
- Un jeu d'accoudoirs passager.
- Un amplificateur audio spécialement conçu pour les Forza et qui autorise l'utilisation d'un lecteur MP3 ou de tout autre équipement audio.
- Une alarme compatible avec le système Smart Card Key.
- Un robuste antivol en U.

Fiche technique

General		
Modèle		Forza EX
Moteur		
Type		Monocylindre, quatre temps, simple arbre à cames, 4 soupapes et refroidissement liquide
Cylindrée		249 cm ³
Alésage x Course		68 x 68,5 mm
Rapport volumétrique		10,2 à 1
Puissance maxi.		16 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.		22 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti		1 500 tr/min
Capacité d'huile		1,5 litres
Alimentation		
Carburateur		Injection électronique PGM-FI
Diamètre de passage		34 mm
Filtre à air		Sec, cartouche papier
Capacité de carburant		12 litres
Système électrique		
Allumage		Digital avec avance électronique
Bougie		LMAR8A-9 (NGK)
Démarrage		Électrique
Batterie		12 V / 10 Ah
Alternateur		477 W
Phares		12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 55 W x 2 (route)
Transmission		
Embrayage		Automatique centrifuge
Boîte		V-Matic à variation continue
Réduction finale		7,537
Transmission finale		Par boîte-relais V-Belt
Rapports de démultiplication		2,450 ~ 0,800
Cadre		
Type		Type ouvert à poutre centrale et double berceau en acier
Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 185 x 750 x 1 180 mm
Empattement		1 545 mm
Angle de chasse		27°
Trainée		92 mm
Rayon de braquage		2,6 m
Hauteur de selle		710 mm
Garde au sol		135 mm
Poids tous plein faits		204 kg (AV: 84 kg; AR: 120 kg)
Capacité de transport maxi.		180 kg

Suspensions		
Type	Avant	Fourche télescopique ø 35 mm, débattement 110 mm
	Arrière	Double amortisseur, débattement 105 mm
Roues		
Type	Avant	En aluminium coulé à 3 branches
	Arrière	En aluminium coulé à 3 branches
Jantes	Avant	13M/C x MT2,75
	Arrière	13M/C x MT4,00
Pneumatiques	Avant	110/90 13M/C (55P)
	Arrière	140/70 13M/C (61P)
Pression	Avant	175 kPa
	Arrière	200 kPa
Freins		
Type	Avant	Simple disque hydraulique ø 256 x 5 mm avec étrier combiné 3 pistons, ABS et plaquettes résine
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 x 6 mm avec étrier combiné simple piston, ABS et plaquettes résine