

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

14 octobre 2020

Honda FORZA 750 2021



**HONDA FORZA 750
2021**

L'essentiel : un tout nouveau scooter Sport GT de grosse cylindrée signé Honda. Le Forza 750 représente l'aboutissement du scooter urbain moderne, associant confort, dynamisme et technologie. Il est motorisé par un bicylindre de 745 cm³ à commande des gaz électronique avec 3 modes de conduite et système de contrôle de couple HSTC à 3 niveaux. La partie cycle est composée d'un cadre en acier tubulaire, d'un bras oscillant en aluminium, d'une suspension arrière Pro-Link, de jantes de 15 et 17 pouces et d'un

freinage avant avec double étrier radial à 4 pistons. Le coffre aménagé sous la selle dispose d'une prise USB et peut recevoir un casque intégral ; l'intégralité de l'éclairage est à diodes et l'instrumentation TFT permet la connexion avec un téléphone portable grâce à la nouvelle application « Honda Smartphone Voice Control System ». Une version 35 kW est également disponible.

Prix : CHF 12'775.- TTC.

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Depuis plus de 20 ans, les différents modèles de la gamme Forza figurent parmi les plus populaires et les plus appréciées du continent européen. Un succès dû à un astucieux mélange entre plusieurs ingrédients : une forte présence stylistique, un soupçon de composants Grand Tourisme, Un haut niveau de confort pour 2, mais aussi un comportement à la fois agile et sportif associé à des performances moteur de premier ordre.

Par ailleurs, les Forza se sont toujours distingués par leur niveau d'élégance, leur caractère premium, leur qualité de fabrication ainsi que par tous ces petits détails à la fois utiles et efficaces qui les rendent si faciles à vivre, quelle que soit l'utilisation à laquelle ils sont destinés. Aujourd'hui, après les Forza 125 et 350, la famille Forza accueille le plus ultime de tous, le Forza 750.

Rapide, agile, luxueux et fortement technologique, le Forza 750 a toutes les qualités pour se distinguer sur un segment de marché hautement concurrentiel. Aussi bien équipé pour une utilisation quotidienne urbaine ou interurbaine que pour une évasion à deux le temps d'un week-end, le Forza 750 devient une nouvelle référence en termes de qualité et d'aspects pratiques. De quoi en faire le choix de la raison, certes, mais aussi -comme pour les autres Forza-, le choix du plaisir et du style.

2. Caractéristiques principales

Bien qu'il soit relativement étroit, l'habillage du Forza 750 assure une bonne protection contre le vent tout en libérant un espace appréciable pour les jambes et en facilitant l'accès à la selle. Complété par une boîte à gants, le coffre aménagé sous la selle est capable de recevoir un casque intégral et dispose d'une prise de charge USB.

L'instrumentation à écran TFT est associée au nouveau système « Honda Smartphone

Voice Control System » qui permet le couplage avec un téléphone intelligent. L'allumage, l'ouverture et le verrouillage de la selle sont assurés par le système Smart Key.

Associé à une commande de gaz électronique TBW (Throttle By Wire), le bicylindre de 745 cm³ du Forza 750 met à la disposition de son pilote 3 modes de pilotage par défaut (RAIN/PLUIE, STANDARD et SPORT), en plus d'un mode paramétrable (USER). Parallèlement, le système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) offre lui aussi 3 possibilités de réglages.

La transmission du Forza est confiée à un double embrayage DCT dont les lois de passage automatique des rapports varient en fonction du mode de pilotage sélectionné.

Conçue pour déterminer un comportement dynamique digne d'une GT sportive, la partie-cycle est composée d'un cadre tubulaire en acier, d'un bras oscillant aluminium, d'une fourche inversée de Ø 41 mm, d'un double disque avant avec étriers radiaux 4 pistons, d'une suspension AR Pro-Link et des jantes de 15 et 17 pouces.

Le nouveau Forza 750 2021 est disponible en 3 coloris :

Bleu métallique Jeans
Argent métallique Matt Beta
Noir Graphite

3 Caractéristiques détaillées

3.1 Style & Équipement

- ***Style GT confortable et luxueux avec haut niveau de protection pour le pilote comme pour le passager***
- ***Coffre de 22 litres avec prise USB, boîte à gants***
- ***Nouveau système Honda Smartphone Voice Control associant téléphone et instrumentation TFT***
- ***Éclairage LED ; rétroviseurs, clignotants avant intégrés à l'habillement***
- ***Allumage, verrouillage de direction et ouverture de la selle commandés par le système Smart Key***

Comme il est de règle sur un scooter à vocation GT, le carénage du Forza 750 intègre les clignotants à l'avant; Mais au-delà d'un style qui se veut volontiers « premium » et séduisant, cet habillement offre surtout une protection de premier ordre contre le vent à haute vitesse sans afficher un embonpoint excessif qui pourrait devenir un handicap en ville. De la même façon, la bulle protège efficacement le pilote et son passager sans être gênante pour la visibilité.

Les autres détails pratiques sont tout aussi importants. Comme déjà mentionné, le pilote dispose d'un espace appréciable pour les jambes tandis que le dessin de la selle permet de poser facilement les pieds au sol (hauteur de 790 mm) sans sacrifier au confort. L'espace de rangement aménagé sous la selle affiche une capacité de 22 litres - de quoi loger sans problème un casque intégral – en plus d'une prise USB. Ce volume est complété par une boîte à gants placée dans la partie avant droite du carénage.

Au cœur de l'instrumentation TFT de 5 pouces qui équipe le Forza 750, on trouve la nouvelle interface à contrôle vocal « Honda Smartphone Voice Control » qui permet à l'utilisateur de piloter les différentes fonctions de son téléphone pendant ses déplacements, notamment sa navigation, sa musique, ses courriels ou, plus directement, ses appels.

Ce système exige bien entendu la présence d'un kit audio intégré au casque tandis que la liaison entre l'interface et le téléphone est assurée par Bluetooth. Le contrôle des fonctions du « Honda Smartphone Voice Control » est possible grâce aux boutons situés sur le commodo gauche.

Au rang des autres avantages pratiques proposés par le Forza 750, on trouve le désormais classique système Smart Key qui permet au pilote de conserver la clé d'activation du scooter dans sa poche et de se libérer de la contrainte d'une clé physique. Une fois la Smart Key détectée, une pression sur le contacteur principal permet de mettre le contact, de débloquer la direction, d'accéder à l'espace de rangement sous la selle ou encore d'ouvrir la trappe à essence. Le boîtier Smart Key agit également sur l'ouverture du top-case optionnel Smart Box et dispose d'un bouton « localisation » qui actionne les clignotants afin de pouvoir localiser plus facilement son véhicule.

Les clignotants arrière du Forza 750 disposent de la fonction « signal de freinage d'urgence » (Emergency Stop Signal) : lorsque le pilote freine brutalement (accélération négative de $6,0 \text{ m/s}^2$) alors qu'il roule à une vitesse supérieure à 53 km/h, les clignotants entrent en fonctionnement rapide afin de signaler aux autres usagers qu'un freinage d'urgence est en cours. Le seuil de déclenchement est ramené à $2,5 \text{ m/s}^2$ lorsque l'ABS a été activé.

Au-delà de cette fonction, les clignotants disposent également d'un système d'arrêt automatique qui, plutôt que d'utiliser un temporisateur classique, compare la différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière et détermine le moment opportun pour annuler le clignotement en fonction de la situation.

3.2 Motorisation

- ***Puissance de 42 kW, couple de 68 Nm, régime maxi à 7 000 tr/min***
- ***Accélérateur à contrôle électronique TBW***
- ***Conformité Euro5, consommation limitée à 3,6 l/km (WMTC)***
- ***Version 35 kW / A2 disponible***

La conception du bicylindre en ligne huit soupapes à simple arbre à cames qui propulse le Forza 750 est synonyme de performances, en particulier à bas et moyens régimes. Ainsi, son architecture longue course (77 x 80 mm) et le travail effectué sur la forme des chambres de combustion se combinent avec la masse inertielle du vilebrequin pour offrir des valeurs de couple élevées dès les plus bas régimes.

L'adoption d'un accélérateur à contrôle électronique TBW permet de gérer la puissance moteur mais aussi son caractère (voir chapitre 3.3 des équipements électroniques). La puissance maximale est fixée à 42 kW (57 ch) à 6 750 tr/min (zone

rouge à 7 000 tr/min) avec un couple de 68 Nm à 4 750 tr/min. Le Forza 750 est ainsi capable d'abattre le 50 mètres départ arrêté en 3,9 secondes tandis qu'à 60 kilomètres heure, le régime moteur n'est que de 2 500 tr/min.

2 balanciers d'équilibrage neutralisent les vibrations à hauts régimes sans affecter pour autant le comportement « saccadé » initié par le calage du vilebrequin (270°) et le calage spécifique de l'allumage.

Partout où cela était possible, les composants ont été conçus pour assurer davantage que leur fonction initiale. Ainsi, l'arbre à cames entraîne la pompe à eau tandis que l'un des balanciers d'équilibrage se charge de la pompe à huile. En limitant au maximum le nombre de composants de cette façon, le moteur du Forza 750 a su rester léger, fiable et efficace.

Les détenteurs de permis A2 apprendront avec plaisir la disponibilité d'une version 35 kW qu'il sera facile de convertir en « version libre » chez un concessionnaire Honda le moment venu. À l'inverse, il sera également possible de "brider" en concession un modèle libre en 35 kW en remplaçant le corps d'injection et en reprogrammant l'unité de contrôle moteur.

Au final, outre le fait qu'il réponde aux dernières normes Euro5, le Forza 750 s'avère exceptionnellement frugal avec une consommation de 3,6 l/100 mesurée selon les normes WMTC, ce qui lui confère une autonomie d'environ 370 km grâce aux 13,2 litres contenus dans le réservoir.

3.3 Systèmes électroniques d'assistance moteur et partie-cycle

- ***Commande de gaz électronique TBW***
- ***3 modes de conduite préenregistrés + 1 mode « Utilisateur »***
- ***Fonctionnement du système de contrôle du couple HSTC affiné avec 3 niveaux d'intervention possibles***

L'adoption d'un accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire) permet un contrôle précis de la puissance mais aussi la mise à disposition du pilote de 3 modes de conduite capables de couvrir un large éventail d'utilisations, la sélection entre les modes s'effectuant à partir du commodo gauche et de l'écran d'instrumentation TFT.

Détail des modes de conduite :

STANDARD : répond à la plupart des situations avec un niveau intermédiaire pour la puissance, le frein moteur et le contrôle de couple. Le freinage antiblocage ABS est réglé sur la sensibilité maximale.

SPORT : le comportement moteur et le frein moteur sont plus dynamiques, le niveau d'intervention du contrôle de couple est faible tandis que l'ABS est réglé sur la sensibilité maximale.

RAIN/PLUIE : pour une utilisation tout en douceur, avec une assurance supplémentaire sur sols glissants. Puissance et frein moteur faibles, niveau de contrôle de couple et d'antiblocage élevés.

USER : permet au pilote de définir des réglages personnalisés. Les choix pour la puissance et le frein moteur sont faibles, moyen ou fort et faible, moyen, fort ou désactivé pour le contrôle de couple.

Le système de contrôle du couple HSTC permet un contrôle précis et non-intrusif du couple transmis à la roue arrière par le moteur. 3 niveaux d'interventions peuvent être sélectionnés par le pilote :

Niveau 1 : autorise une intervention minimale du système pour un contrôle limité de la motricité de la roue arrière.

Niveau 2 : c'est le mode par défaut qui autorise une motricité optimale dans les conditions d'utilisation courantes.

Niveau 3 : garantit le contrôle maximal sur revêtements glissants.

Le HSTC peut également être totalement déconnecté.

3.4 Transmission à double embrayage DCT

- ***Cartographies de passages des rapports différentes selon les modes de conduite***
- ***1 mode USER paramétrable sur 4 niveaux***

Alors que la transmission à double embrayage DCT entre dans sa 12^e année de production, Honda a vendu en Europe plus de 140 000 machines équipées de cette technologie. Unique sur le marché, le système Honda DCT permet des changements de rapports sûrs, précis et ultrarapides, en toute transparence pour l'utilisateur. Ce système fait appel à deux embrayages distincts, le premier intervenant lors des démarrages et sur les rapports de transmission impairs (1^{er}, 3^e et 5^e), le second sur les rapports pairs (2^e, 4^e et 6^e). Afin de gagner en compacité, les arbres de ces 2 embrayages sont agencés de manière concentrique.

Chacun de ces embrayages est contrôlé indépendamment par son propre circuit électrohydraulique. Lorsqu'un changement de rapport doit intervenir, le système pré-engage le rapport à venir en l'utilisant l'embrayage qui n'est pas en charge à cet instant. L'embrayage en charge est ensuite automatiquement désengagé en même temps que le rapport pré-engagé entre en fonction. Il en résulte des changements de rapports quasi instantanés, parfaitement fluides et sans heurts. De plus, dans la mesure où les deux embrayages transmettent la puissance du moteur pratiquement sans interruption, les à-coups et leurs répercussions sur le comportement dynamique de la machine sont largement minimisés. La fiabilité mécanique en sort également renforcée puisqu'il n'est pas possible de caler ou d'endommager les trains de pignons en ratant un rapport.

Pour le pilote, le bénéfice en termes de confort et de diminution de la fatigue est indiscutable, en particulier en utilisation urbaine.

Sur la version DCT du Forza 750, 2 modes de sélection sont disponibles : un mode automatique -qui s'appuie sur des lois de passage des rapports pré-programmées qui

tiennent compte de la vitesse, du rapport engagé et du régime moteur- et un mode manuel qui permet au pilote de passer les rapports à sa convenance grâce à des commandes situées à main gauche.

En mode automatique, grâce au recours à la commande des gaz électronique TBW, le système DCT permet à son pilote de choisir entre 3 options :

Niveau 1 : le plus tranquille, avec des passages de rapports (montée et descente) intervenants à des régimes relativement bas. Le niveau 1 est associé au mode RAIN.

Niveau 2 : associé au mode de conduit STANDARD

Niveau 3 : caractéristiques de fonctionnement intermédiaires entre STANDARD et SPORT

Niveau 4 : le niveau extrême, autorise des régimes moteurs plus élevés sur les premiers rapports, maintient ces régimes élevés plus longtemps avant de passer au rapport supérieur et descend les rapports dans les tours afin de bénéficier du maximum de frein moteur. Le niveau 4 est associé au mode SPORT.

Enfin, le mode USER permet au pilote de choisir n'importe quelle cartographie DCT tout en personnalisant à volonté les autres paramètres : puissance, frein moteur et HSTC.

3.5 Partie-cycle

- ***Cadre tubulaire, fourche inversée de \varnothing 41 mm, suspension AR Pro-Link et bras oscillant aluminium***
- ***Double disque AV \varnothing 310 mm avec étriers radiaux 4 pistons et antiblocage***
- ***Jantes aluminium 17 et 15 pouces***

La rigueur du comportement du Forza 750 est assurée par un cadre de type Diamant en tubes d'acier qui accueille les différents composants tout en ménageant un espace de rangement appréciable sous la selle.

L'empattement de 1 590 mm, avec un angle de chasse de 27° et une traînée de 104 mm. Le poids en ordre de marche est de 235 kg.

Coté suspensions, l'arrière est confié à un monoamortisseur réglable en précharge qui agit sur un bras oscillant en aluminium hybride (poutres latérales en U et pièce centrale usinée) via un système de démultiplication variable Pro-Link. La suspension avant est assurée par une fourche télescopique inversée de 41 mm de diamètre.

Les jantes en aluminium de 17 pouces avant et 15 pouces arrière accueillent des pneumatiques de 120/70 R17 et 160/60 R15. Enfin, le freinage est garanti par un double disque avant de \varnothing 310 mm coiffé par des étriers 4 pistons à montage radial. À l'arrière, on trouve un disque de \varnothing 240 mm avec étrier simple piston. L'ensemble du système est assisté par un antiblocage ABS.

4. Accessoires et équipements

Une large gamme d'accessoires et d'équipement est disponible pour le Forza 750 :

- Poignées chauffantes
- Déflecteurs de jambes inférieurs et supérieurs
- Tablier pilote
- Porte-paquets
- Smart top-case
- Top-case 38 l avec inserts aluminium/coordonnés optionnels
- Supports de valises latérales
- Valises latérales (droite 26 l, gauche 33 l) avec inserts aluminium/coordonnés optionnels

Caractéristiques techniques

Forza 750 2021

Moteur

Type Bicylindre en ligne calé à 270°, 4 temps, simple ACT et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau

Cylindrée 745 cm³

Alésage x Course 77 x 80 mm

Rapport volumétrique 10,7 à 1

Puissance maxi. 42 kW à 6 750 tr/min (35 kW à 6 000 tr/min)

Couple maxi. 68 Nm à 4 750 tr/min (65 Nm à 4 000 tr/min)

Émissions sonores NC

Capacité d'huile 4 litres

Alimentation

Carburateur Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 13,2 litres

Émissions CO₂ NC

Consommation (WMTC) 3,6 l/100 km

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V-11,2 Ah
Alternateur	480 W à 5 000 tr/min

Transmission

Embrayage	Double embrayage multidisque en bain d'huile
Boîte	6 rapports en prise constante
Transmission finale	Par chaîne à joints toriques

Cadre

Type	Type diamant en acier
------	-----------------------

Partie cycle

Dimensions (L x l x H)	2 200 x 790 x 1 485 mm
Empattement	1 580 mm
Angle de chasse	27°
Traînée	104 mm
Hauteur de selle	790 mm
Garde au sol	135 mm
Poids en ordre de marche	235 kg
Rayon de braquage	NC

Suspensions

Type	Avant	Fourche inversée ø 41 mm, débattement 120 mm
	Arrière	Monoamortisseur Pro-Link, bras oscillant aluminium, débattement 120 mm

Roues

Type		Jantes alliage
Jantes	Avant	17M/C x MT3.50
	Arrière	15M/C x MT4.50

Pneumatiques	Avant	120/70-R17M/C
	Arrière	160/60-R15M/C

Freins

Type	Avant	Double disque hydraulique ø 310 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté.
------	-------	---

	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes métal fritté
--	---------	--

Instrumentation & éclairage

Instrumentation		Écran TFT 5 pouces avec 4 choix d'affichage + fonctions paramétrables depuis le guidon
-----------------	--	--

Sécurité		Système antiblocage ABS, clef sans contact Smart Key
----------	--	--

Éclairage	Avant	Simple optique à diodes
-----------	-------	-------------------------

	Arrière	A diodes
--	---------	----------

Équipements		Prise USB
-------------	--	-----------

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*