





キーを入れエンジンをかける。クラッチをつなぎアクセルを踏み込む。

ふつうのクルマと同じように、ドライブをはじめてください。

違ってくるのは、景色が流れはじめてから。

セダンやクーペや、いままでのオープンカーでは味わえなかった、新しい走りの世界をプレゼントします。
パーソナル・コミューター「ビート」誕生。











A black and white photograph showing the driver's side interior of a car. The steering wheel is a three-spoke design with a Honda emblem in the center. Behind the wheel, the instrument cluster features several gauges, including a tachometer and speedometer with orange needles. To the left of the steering wheel, the dashboard has two rectangular air vents and a control panel with various knobs and buttons. A gear shift lever is visible in the lower center of the frame. The overall aesthetic is functional and sporty, characteristic of the late 1980s or early 1990s.



持ちよく流れるように、
フロントウィンドウの傾
斜角と曲率をじっくり検討し、最適なバランスを選んで
います。エアコンディショナーは標準装備。冬でも快適な
走行が楽しめるよう、ヒーター性能も充分に考慮しました。
またメーターやスイッチ類は防湿処理を、シートにも撥水
処理を施しています。できればいつも席を開けて買やかに
走ってほしい。BEATは、そんな思い
が込められたクルマ。インテリアにも
元々な空気があふれているのです。



走ってほしい。BEATは、そんな思いが込められたクルマ。インテリアにも元氣な空氣があふれているのです。

楽しいドライブは、シートベルトの正しい着用から。

ドライバーとクルマの密着な関係は、まず「安全」という大きな支えがあってはじめて成り立つもの。いつまでも安全で快適なドライブをお楽しみいただくために、シートベルトの正しい着用をお願いいたします。ホンダのクルマづくりの基本にあるのも、確かな安全性をめざす技術姿勢。BEATにも、SRSエアバッグシステムの採用や、シートへの難燃材使用のほか、さまざまな視点から安全性に配慮を施しました。



SRS = Supplemental Restraint System
(シートベルトを併用する安全保護装置)

ミッドシップを採用、あなたのイメージに、どこまでも素直な走りです。クルマを思いのままに走らせることの爽快感。BEATがめざした性能は、まさにそれです。走る・曲がる・止まるというクルマの挙動ぜんぶを手中におさめて、イメージどおりに操る。エンジンを車体のほぼ中心部に配置したミッドシップレイアウトを採用したのも、あなたの意思に、どこまでも素直なコントロール性を求めたからです。1名乗車時で43:57という優れた前後重量バランス、くっつき低い重心位置。クルマの動きが、いつもこちらの気分についたりフィットしてくれる。ミッドシップ・アミューズメント。その身のこなしは、まるで身体の一部のようです。



①ホンダSRSエアバッグシステム(運転席用)※装着車を設定して正しく着用されたシートベルトを補助し、ハンドルに顔面が当たり怪我をするような前方からの強い衝突で作動し、運転者の顔面を保護するシステムです。センサー、インフレーター、エアバッグ、診断ユニット等がステアリングホイール中央部のパッド内にコンパクトに組み込まれています。

②シートベルト締め忘れ警告灯とブザー(運転席用)

③ハイマウント・ストップランプ付リアスポイラー*

- ④ドアビーム
- 難燃材(内装)
- ねじ式フューエルキャップ
- 二重アクセルリターンスプリング

*ハイマウント・ストップランプ付リアスポイラーは運転席でのみ点灯します。詳しくは取扱説明書をご覧ください。



CONSTRUCTION

世界初のミッドシップ・フルオープンモノックボディを与えられた。

ミッドシップによる高いコントロール性を走りの特長としたBEATにとって、ボディ剛性はとても大切な性能の基本です。なぜなら、土台であるボディがしっかりしていないと、サスペンションの正確な動きがスポイルされ、せっかくの俊敏さをだいたに失ってしまうから。ボディ剛性の高さは最重要課題です。BEATに与えたのは、最新のコンピュータ解析技術を駆使して設計された、ミッドシップでは世界初のフルオープンモノックボディ。フロントネルのボックス断面化や、サイドシルを2重構造にするなど、数々の工夫が生かされたこの専用ボディは、軽量化や居住スペースを犠牲にすることなく、きわめて高い剛性を実現しています。

●車体部 ●全車塗装済/50エアバッグシステム装着車。
リアスポイラー、アンモイラーは注文オプション。

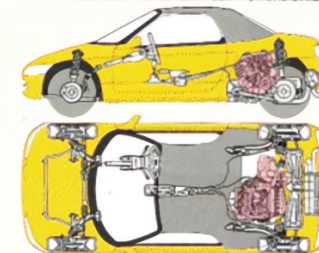


MTREC 12 VALVE

MTREC: Multi Throttle Responsive Engine Control System
多連スロットルによる高応答性エンジン制御システム

最高出力(1000rpm) **64PS/8,100rpm**
最大トルク(2000rpm) **6.1kgm/7,000rpm**
10モード燃費(90km/h) **17.2km/ℓ**
10モード燃費(90km/h) **27.0km/ℓ**

*10モード燃費は、燃費測定方法に準拠して測定したもので、燃費測定値と実際の燃費値との差が生じる場合があります。



●50エアバッグシステム装着車。

気持ちにぴったり直結したエンジンが欲しかった。ミッドシップ・アミューズメント。その中心部には、いったいどんなエンジンが置かれるべきでしょう。まず、充分なパワーはぜひとも必要です。そしてできるだけ軽量・コンパクトに、低燃費に。しかもそこに、アクセル(あなたの意思)に限りなく直結した技群の応答性が欲しい。だから当然、前提となるのは、タイムラグのある過給器に依存しないこと。つまり自然吸気エンジンです。高効率と小型軽量、そして自然吸気エンジンの鋭いレスポンスをどれだけ磨けるか。これが開発に与えられたテーマでした。高感度MTREC(12バルブ)エンジンの誕生。この新エンジン開発のために、ホンダはF-1の技術を生かしました。つまり、極限の吸入効率でスロットルの動きに鋭い追従性をみせるF-1エンジンの吸気システムと燃料噴射制御システムに着目、応用したのです。そこから生み出されたのが、「多連スロットル」と「2つの燃料噴射制御切り換え方式」によるハイレスポンス・エンジンコントロールシステム“MTREC”。このシステムを核として、MTREC12バルブエンジンを完成させています。自然吸気660エンジンでは日本初の最高出力64馬力。10モード燃費17.2km/ℓという優れた経済性。そして気持ちに直結するような高感度なレスポンスが、いまBEATの心臓部に収められています。

シフトフィールが、たまたない、5速マニュアル。クラッチペダルとシフトレバーを駆使し、思いどおりにギヤをつなげてゆく快感は、クルマ好きにはこたえられない面白さ。BEATはシフトストロークを40mmと極めて短く設定し、独自の技術とノウハウで、そこに充分な軽さと剛性感を与えました。手首をかえすだけでカチカチと決まるシフトフィーリングを、心ゆくまで楽しんでください。ギヤ比も、各ギヤでエンジンのポテンシャルを存分に楽しむことのできるクロスレシオ。ダイナミックな走りを引きだせます。ブレーキやサスペンションも、自慢したい部分です。「走る・曲がる・止まる」を支える回りの性能にも、しっかり配慮しました。もともとミッドシップはブレーキがより効くといわれますが、BEATの場合、さらにこのクラス初の4輪ディスクブレーキを投入。トップレベルの制動性能を与えています。そしてサスペンションは、あくまでミッドシップの優れた運動性能を引きだすことにマトをしばって徹底チューニング。重量配分に合わせリアのグリップ力を高く設定した前後異径タイヤ(13インチ/14インチ)とともに、確かな直進安定性とリアをハンドリング性能を発揮します。耳まで楽しませたい。排気音をファインチューニング。サイレンサー内部の構造などに絶妙なチューニングを施し、低域を重視した独自の排気音をつくりだしました。耳も満足させたい、欲張りなクルマです。

※燃費測定値

