



HONDA



LEGEND

スーパー・レジェンド。

この真新しい輝きに込めたのは、ホンダの安全への熱い意志。

開発に費やした5年の歳月のなかで、私たちは常に、安全こそ最も優先されるべき性能として位置づけ、

ホンダが先駆け、また長年にわたり培ってきたセーフティ・テクノロジーを、

さらに進化させて、この一台に凝縮しました。

乗る人を深い安心感でつつみこむ、高剛性新骨格ボディをはじめ、

国産車初のシートベルト・プリテンショナー、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムなど、

いま望みうる世界最高水準の安全性能を身につけたものだけが伝えうる、大いなるゆとり。

V6 3200 FFミッドシップという

理想的なパワートレインが生み出す、高品位な走りのダイナミズム。

そして、パーソナルな感性を香らせる、艶やかで知的な存在感。

スーパー・レジェンドの誕生。

それは、ホンダが世界のエグゼクティブたちに提示する、

高級ドライバズカーの新しい価値基準です。

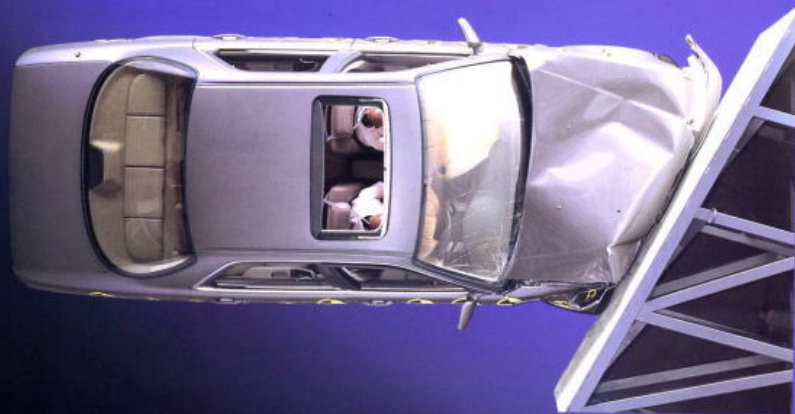




EXTERIOR

エクステリアに表現したのは、新しい走りの世界を予感させる高級ドライバースカーの新しい造形美です。低全高、ワイドスタンスのボディが語るダイナミックな存在感。広域のホイールベースとショート・オーバーハングにまるのびやかな運動感。大きく絞り込まれたリアビューがもたらす優美な印象。さらに生き物を感じさせるワゴンとスタックの獲得で個性的な表情。オーナーの感性を刺激する、高貴感あふれる絶倫的なフォルムが誕生しました。





写真は、FMVBS(アメリカの連邦安全基準)に基づいた衝突テスト。

国産車初のシートベルト・プリテンショナーと二つのSRS[®]エアバッグシステム。 さらには高剛性新骨格ボディなど、最高水準の乗員保護性能をめざしました。

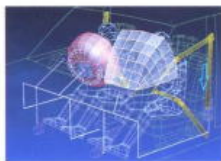
世界同一仕様の高剛性新骨格ボディを実現。誰か高いボディ剛性。高次元の走りや快適さを基本から支えるこの性能を何よりも大切と考え、レジェンドに、世界各国の厳しい安全基準をクリアした世界同一仕様の高剛性新骨格ボディを与えました。ボディ自体の剛性を徹底的に追求。フレーム、ヒールなどの優れた構造も、高いボディ強度の実現に貢献しています。また、外板にも十分な板厚を与え、高いボディ剛性を達成しました。

高い乗員保護性能をめざしたボディの新たな基準です。ホンダは、車体が安全性確保の上で果たす役割を重視。とくにレジェンドの開発にあたっては、独自の新しい剛性尺度を導入し、乗員の空間であるキャビン部分を重点的に強化しました。それにより、さらけ高い剛性感と安全性を、しかも軽量化を果たしながら実現しています。また、万一の際に、衝撃を前後部分で効果的に吸収させることでキャビン部分を守る構造のクラッシュアブルボディとした。さらには、横からの衝突に対応してドア内部にはパイプ式ドアビームを採用。ドアロックも基準値を超える強度を実現するなど、レジェンドはさまざまな状況下での乗員保護に努めて、きめ細かく配慮しました。

国産車初、シートベルト・プリテンショナー（新案）。前方からの衝突時に、シートベルトを瞬間的に引き込み乗員をシートに固定。シートベルトの効果をもさらに高める装置です。ホンダは独自のメカニズム（ベルト引き込み機構、運転防止機構）により、これを完成。さらに、装着時の締め付け感を解消する「テンション・リリーフ」も装備。高い保護効果と快適な装着感を両立したシートベルトのオールシステムを完成しました。

国産車初、助手席用

SRSエアバッグシステム（新案）。前方からの衝突時にエアバッグを瞬間的に膨張させ、顔面などへの衝撃を緩和する装置。シートベルトとの併用で効果を発揮します。ホンダは1987年に日本メーカーで初めて運転席用SRSエアバッグシステムを開発し、レジェンドに搭載しました。特にこのシステムは、助手席特有の不特定な乗車姿勢や乗員の体格差を考慮して大容量エアバッグ（約150リットル）を実現した上で、展開時に乗員に与える衝撃を極力小さくする工夫を施しています。



写真は、Supplemental Restraint System（シートベルト・補助 乗員保護装置）。

積極安全思想に基づき徹底追求した、「走る」「曲がる」「止まる」の基本性能。 二つの高度な知能化技術、TCSとA.L.B.

刻々と変化する路面状況に対し、コンピュータが走行状態をきめ細かく感知し、巧みに制御することでドライバーをサポート。知能化技術が「事故を未然に防ぐ」という積極安全思想に基づき、走る、曲がる、止まる、の基本性能を高めると同時に、運転に余裕をもたらします。

TCS（ $\frac{\text{制動力}}{\text{重量}} < \frac{\mu}{\alpha}$ ）。雪上、凍結路面など滑りやすい路面状況下において、発進時や加速時に生じやすい駆動輪のムクを空転を自動制御により防止するシステムです。ホンダのTCSは、発進加速をスムーズにする駆動制御だけでなく、コーナリング中のクルマの挙動を安定させようとする横安制御、さらには悪路での走破性を高める悪路対応制御という新しい考え方を導入。4輪の車輪速度センサーとハンドル舵角センサーからの信号を

コンピュータが瞬時に判断し、燃料噴射量と点火時期による出力制御を行う、高精度なシステムです。

3チャンネル・デジタル制御A.L.B.（ $\frac{\text{制動力}}{\text{重量}} < \frac{\mu}{\alpha}$ ）。濡れた路面や雪道など滑りやすい路面での急制動時に、高精度コンピュータから制御するホンダブレーキを素早く精密に制御。車輪ロックを積極的に制御。路面状況に応じて最適な制動性能を発揮し、ハンドリングによる回避能力を確保する高度なシステムです。しかも、前輪は左右独立制御、後輪は左右同時制御（3チャンネル制御）と、路面状況が左右で異なっている場合でも、安定感の高いブレーキ性能を発揮します。

■ 4輪の車輪速度センサーとハンドル舵角センサーからの信号をコンピュータが瞬時に判断し、燃料噴射量と点火時期による出力制御を行う、高精度なシステムです。



このクルマには、ホンダの「安全への熱い意志」があります。

私たちホンダのクルマづくり。その基本にはつねに、人間を優しく見つめ、乗る人を中心に発想するという技術姿勢があります。

そうした長年にわたる成果のすべてを、私たちはこのレジェンドに投入しました。

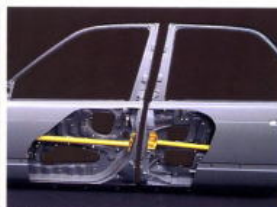
国産車初のシートベルト・プリテンショナー、運転席用と助手席用SRSエアバッグシステムなど、先進のセーフティ技術の数々を息づかせて、いま望みうる最高水準の安全性能をめざしました。

これからもホンダは、「安全こそ最も優先すべき性能である」という信念のもと、

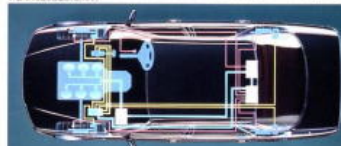
より確かな信頼を語るクルマづくりに向けて努力を重ねてまいります。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



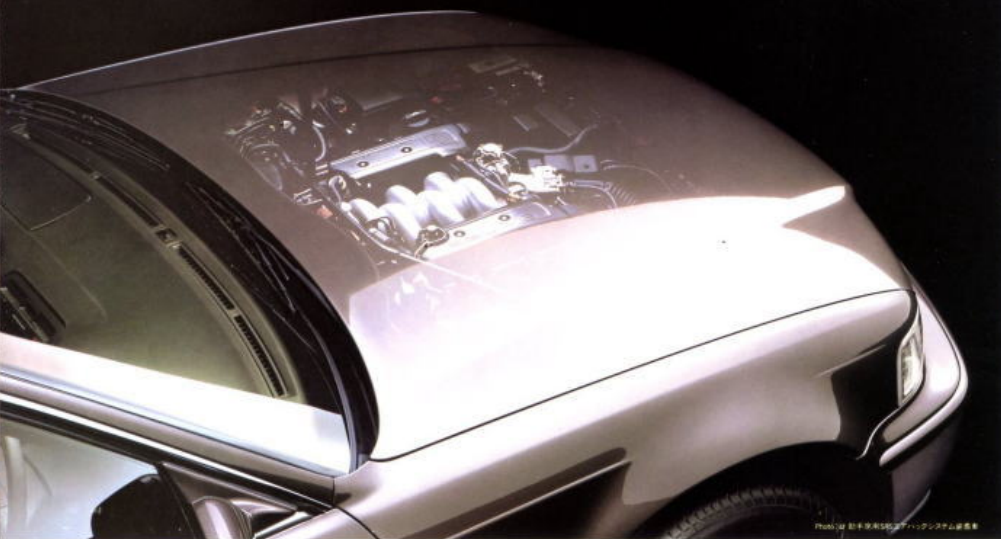
写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



写真は、シートベルト・プリテンショナー（新案）とSRSエアバッグシステム（新案）の展開状態を示しています。



鍛え抜かれたパワートレイン。求めたのは、数値では語りきれない、感性にどこまでも忠実にわきあがってくる、余裕の力感です。

走りの質を塗りかえた、FFミッドシップレイアウト。高級車といえども、まずドライバーが走る喜びを堪能できるクルマでありたい。レジェンドがめざしたのは、高い走行性能、快適な乗り心地のみならず、人の感性にどこまでも忠実に高質感に満ちた気持ち良い走りの創造でした。その技術の核となつたのが平下ミッドシップ縦置エンジンレイアウト。FFとして理想的な40:60の前後重量配分を実現した新世代のテクノロジーです。これにより、上下ならではの高速直進性、安定性をいっそう高めながら、ハンドリング性能を向上し、振動も低減するなど、走りもクルマに進化。まったく新しい高級ドライバーズカーの走りの世界を拓きました。新聞発3.2 V 24バルブエンジン。あくまでも人の感

性にフィットするパワーファイリングの追求から生まれた、高品位エンジンです。きわめて静かでなめらかなパワーを発揮し、スเปース効率にも優れた、ホンダならではの90 V型6気筒の基本形式を継承した上で、排気量を3.2リに設定。新構造のバルブ駆動システムを採用して、優れた吸・排気効率を確保すると同時にフリクションを効果的に抑え、しかも大排気量ながら大幅な軽量、コンパクト化も成し遂げました。さらに、共鳴効果により、吸気効率を飛躍的に高める新開発の吸気システムを導入してトルク特性を向上するなど、常川域である低中速回転のトルクを最も重視し、ファインチューニング。アクセルワークにどこまでも忠実に対応する、余裕のパワーを手に入れました。

7ポジション4速電子制御オートマチック。1速から4速および3速までを自動変速するD、Dレンジに、2速、1速をホールドし、効果的なエンジンブレーキ性能を引き出せる2、1レンジをそなえた7ポジションを採用しました。大容量トルコンにより、エンジンの高トルクをハイレブンスで伝えるダイレクトな走行感覚を実現しています。

■ 90 V型6気筒エンジンは、90 V型6気筒エンジンの基本形式を継承した上で、排気量を3.2リに設定。新構造のバルブ駆動システムを採用して、優れた吸・排気効率を確保すると同時にフリクションを効果的に抑え、しかも大排気量ながら大幅な軽量、コンパクト化も成し遂げました。さらに、共鳴効果により、吸気効率を飛躍的に高める新開発の吸気システムを導入してトルク特性を向上するなど、常川域である低中速回転のトルクを最も重視し、ファインチューニング。アクセルワークにどこまでも忠実に対応する、余裕のパワーを手に入れました。

熟成に熟成を重ねたフットワーク。ここに、柔と剛の性能を理想の領域まで高めた懐の深い走りがあります。

スーパーフラット4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション。FFミッドシップのホテシヤルを最大限に活かして、乗り心地と運動性能を高度に両立させるため、フロント、リアともまったく新設計の4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンションを搭載しました。フロントは縦置エンジンのメリヤを活かしたアーム形状によって大舵角を実現し、最小回転半径5.3mという際立った小回し性を達成。一方リアは、乗り心地向上、ロードノイズ低減など多くの効果をもたらす新形式のインホイールスタブを採用しました。また、柔らかな特性のスプリングと高応答HPVメンバーの絶妙なコンビネーションにより、乗り心地を格段に向上させながら、レーンチェンジ時などの安定感を高めています。さら

に、人念なチューニングを施すなど徹底して磨き上げ、まさにスーパーフラット作といえる、深々としたしなやかなさの中に締り感のある乗り味を生みながら、優れた安定性、操縦性を実現。高級ドライバーズカーにふさわしい高性能、高品位な脚まわりを完成させました。車速応動型リニアアシスト・パワーステアリング。低速から高速まで車速に応じて、パワーアシスト量をきめ細かくコントロール。シャープな応答性を発揮し、つねにドライバーの感覚に合ったダイレクトな操舵フィードバックが得られます。高性能4輪ディスクブレーキ。ディスクの厚さ、パッド面積ともにたっぷり確保したベンチレーテッド・タイプをフロントに配し、耐フェード性、放熱効果をさらに向上させました。

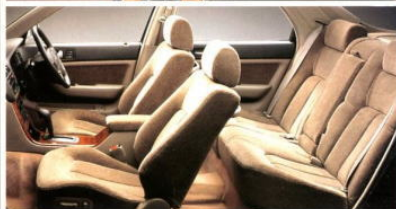




INTERIOR

インテリアに求めたものは、高い機能性と上質なつくりの融合でした。操縦する喜びを語りかけるコックピットと、なめらかな曲面が乗る人をやさしく包み込むキャビン。落ち着いたツートーンで仕上げた上品な室内。そして最高級素材のウォールナットを使用した三次元成形本木目パネルや、しなやかな風合いをもつ本革シートなど。それらをトータルにみつめ、ここに高級ドライバースカーにふさわしい、高品位感にあふれた心地よい空間を創造しました。



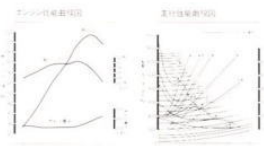


© 2005 日本経済新聞社。本誌に掲載の情報は、日本経済新聞社の調査によるものと見做す。本誌に掲載の情報は、日本経済新聞社の調査によるものと見做す。

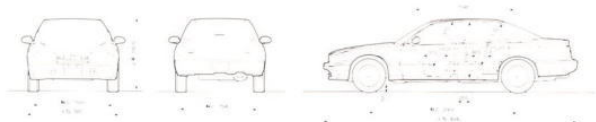
主要裝備

[illegible]

主要諸元

[illegible]

三视图 单位:mm



安全で快適なカーライフのために。 ホンダからのお知らせです。

安全運転のために――

- 交通法規を守り、安全運転を心がけてください。心に余裕を持って運転されるのが大切です。
- 高速道路をはじめ、一般走行でも必ずシートベルトを着用しましょう。同乗者にもシートベルトをお願いします。
- やむを得ない場合以外は、急発進、急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどの操作は避けましょう。車の寿命を縮めたり、また経済性、安全性を大幅に低下させます。

保証期間

- 新車を登録した日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmです。また、ホンダから指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。

なお、保証内容は保証書にてお確かめください。詳しくは、販売店にお問い合わせください。

定期点検をどうぞ

- 車はいつも安全快適であるため、ホンダ指定の新車時の1ヵ月・6ヵ月・1年点検（点検料無料）及び法定の運行前点検・定期点検が必要です。
- 運行前点検は、自動車を運行する人が、1日1回、運行する前に行なう点検です。この点検は運転席に座った時、エンジンルームのチェックや、自動車の周りをまわって自動車の故障をあらかじめ気づくことができるのです。
- 定期点検は、自動車を運転する人が、定期的に行なう点検です。自家用乗用自動車については、6ヵ月点検、12ヵ月点検、24ヵ月点検の3種類があります。乗用車は年1回（初回）以降については2年ごとに必要です。販売店にお申しつけください。

純正部品・オイル

- 車の性能、機能を維持するために、最もよいのはホンダ純正部品・オイルをお使いください。

燃費を良くするために――

- 運転はスムーズに、急加速や急ブレーキのつぎは避けましょう。
- 車速に合ったギアを選んで走りましょう。
- 点検・整備を徹底し、つねに最良の状態に、タイヤ空気圧を適正にしましょう。

安心してカーライフのために――

- 自賠責保険だけでなく、十分な任意保険に加入しましょう。

※ご愛用の車は、取り扱い説明書、整備手帳（保証書）を必ずごらんいただきますようお願いいたします。

HONDA CARD

ホンダカードをおもちになると、キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円（利用限度額）までご利用いただけます。また、車検手数料が半額になります。JCBホンダカードは、

さらに国内外合わせて150万店のJCB加盟店（全国各地方のスーパー、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど）でもご利用いただけます。

●お問い合わせは、ホンダ販売店（加盟店）へお気軽にどうぞ。



HONDA CAR LEASE

カーリースは、愛車所有の新しい方法として、いま注目のシステムです。クルマの管理費用をあらかじめ一括して支払います。

維持管理の手間やコストを省いてのんびり運転が楽々。

合理的で快適なシステムです。先進のカーライフです。

個人、法人に問わず、お気軽にご利用ください。

●お問い合わせは、ホンダ販売店へどうぞ。



いい運転、あなたから。

クルマもバイクもセーフティラン!

シートベルトをしめましょう。



日ワークのホンダエンジンブレムは、つねに先進のアイディティカーをとおして、世界のホンダのアイデンティティです。

お問い合わせ、ご相談はお近くのデパートまたはお客様相談室まで

本田技研工業株式会社 お客様相談室
全国共通フリーダイヤル ☎ 0120-112010

HONDA

本田技研工業株式会社
〒224-8501 東京都大田区大森4-1-3
ホンダ大森工場（本社工場）

H
CLIO

