

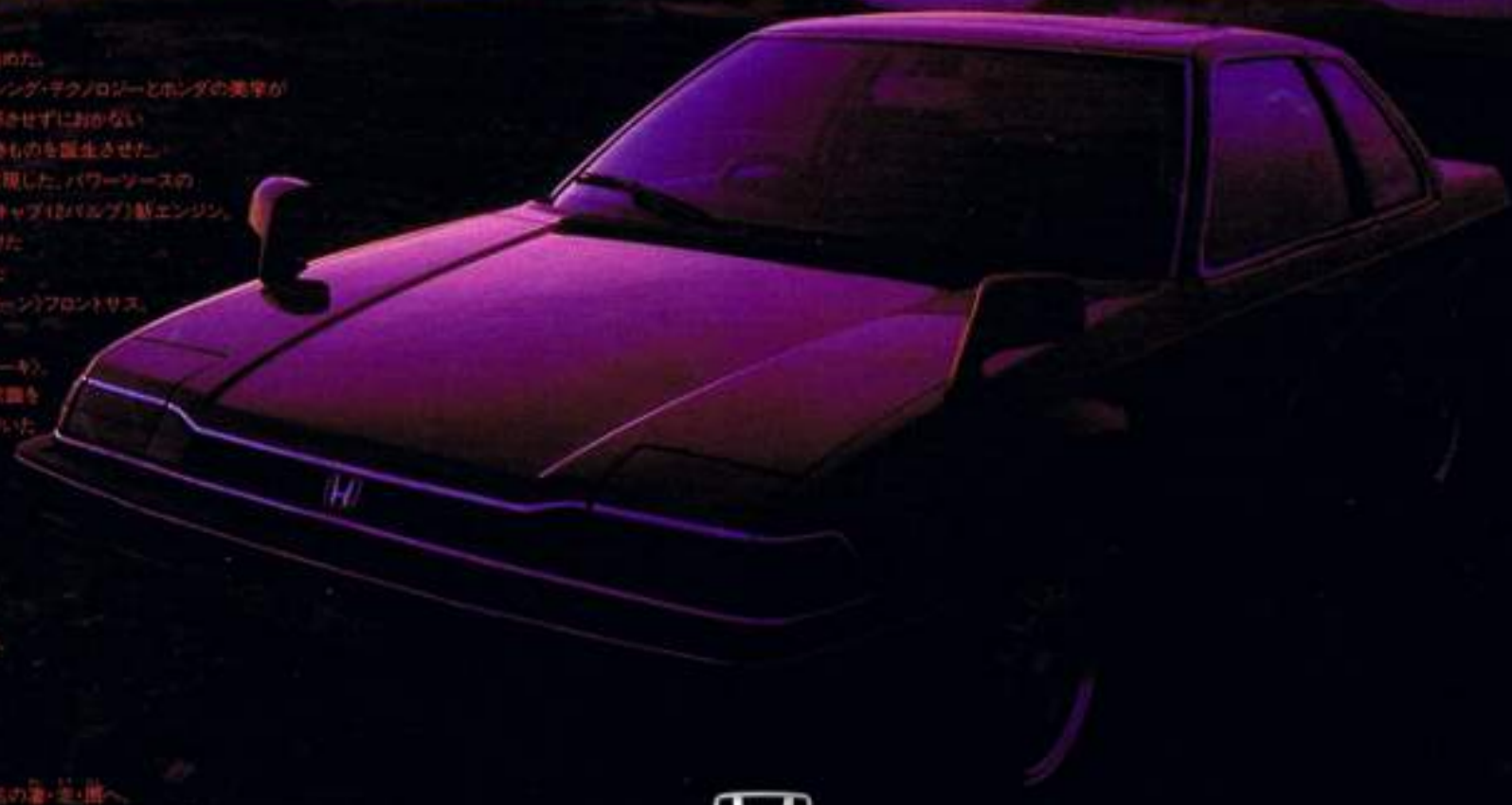
**NEW
COMER**

PRELUDE

FFスーパーボールテージ 新プレリュード登場。

**Something
Coming**

ホンダの無き鼓動が聞こえ始めた。
サーキットで鍛えぬいたレーシング・テクノロジーとホンダの美学が
いま、新たな時代の始まりを予感させずにはおかない。
ボールテージみなぎる、走る生きものを誕生させた。
燃焼効率の究極に挑み、実現した、パワーソースの
新たな潮流〈D16デュアルキャブ（16バルブ）新エンジン〉。
フォーミュラカーを平がけた
ホンダにして初めて成し得た
〈新世代ダブルウィッシュボーン〉フロントサス。
最高速な走りに応えた
〈日本初4輪アンチロックブレーキ〉。
そして、F1車のスタイリング常識を
〈つがえしより大地へと近づいた
〈フルトラ・ワイドロー〉。
の空力フォルム。
頂点の走りをつかめんとする
ホンダの情熱が生んだ。
この車群のメカニズム群が、
いま、FFスペシャルティに
大いなる時代の始まりを告げる。
テクノロジーとロマンの
高次元融合。
FFスーパーボールテージ。
新プレリュード。
クルマは「楽しき走り」という名の渾・全・身へ
個性への新しい挑戦——私の時が始まる。



HONDA

甘美な磁性を帯びて。感性放射体。





PHOTO=RX TYPE (アールはデザイン)



PHOTO=RX TYPE

①美しい砂浜の景観を加工し、光沢フルボディで、薄型電装スモークガラス・サッシュ②空気の壁を斜めに切り開く空力ファウルム・エアロカートを特徴付ける大型フロントバンパー③高感度な足元を照らす、アルミホイール(オプション)④ナイト・クルージングにも余力を残さない低位置、リトラクタブルヘッドライト。

至上の時へ。ハードとロマン、その高次元融合。



走りへの熱い息づかい。いま、^{せい そう けい}凄・走・圈へ。





PHOTO=AX TYPE

①ダイレクトな直視の機構、カラーLED真空管デジタルメーター（写真にはカラーセグメントチェック点灯時）②美しい直視の運転が見え、特設な制、アナログ式メーター、③乗車の状況や好みに応じたファン風量を制御、無段階調節モーターコントロール④特設なスポーツランプ、LEDデジタルメーター、データオーディオシステム。

ポジションは低い。感性のボルテージは昂まる。





PHOTO-XX TYPE

①スポーツフェーシングの小型車より燃費、3速マニュアルトランスミッション、②エアカーテンによって緊急時をすばやく確保、ドアインレザキッドシステム、③ロングランニングにもゆとりある燃費、④オートランニング、⑤このシートに合った構造、誰もが熱い走りを楽しめる、従来の固定式、フルバケットシート。

VOLTAGE¹ ホンダ・スピリットの新たな鼓動。 CV・デュアルキャブ12バルブ新エンジン。

走るための心臓はファッションであってはならない。ホンダのスポーツ・スピリットと先進のFFテクノロジーは、ベシクなSOHCエンジンのポテンシャルの限界に挑み、いま、新たなパワーソースを、この世に誕生させた。CV・デュアルキャブ12バルブ1.8と新エンジン。125PS(5速マニュアル車)を実現した圧倒的な吸・排気効率。高圧縮比9.4を達成した新燃焼室と燃焼システム。徹底追求したメカニカルロスの低減。前モデルよりもエアクリナー高さを75mm下げた低いエンジン高設計。そして重量軽減と…。4バルブ並みの燃焼効率と2バルブ並みのコンパクトさを可能にした1気筒当り3バルブ方式が、新エンジンにハイパワーを与えた。高性能エンジンを追求し続けるホンダが示唆する、これからのエンジンの潮流。

Displacement (cc)

1,829

Compression Ratio

9.4

Max Power

125PS/5,800rpm

Max Torque

15.6kgm/4,000rpm

Power Weight Ratio

76

Fuel Economy*

(5speedMT)

10mode 13.0km/l, 60km/h, 23.0km/l

(4speedAT)

10mode 11.2km/l, 60km/h, 21.0km/l

ニュー・プレリウドのエンジンはまさに精緻な空気機械だ。

さきめて短い時間内に、混合気をどれだけ多量に吸入させ、燃焼ガスをすみやかに排出させるか。吸・排気効率の向上こそ高性能エンジンの基本。しかも、混合気の約90%が空気という事実。いかえれば吸・排気効率の向上は、この空気をいかにスムーズに流らせるかに他ならない。新エンジンの開発はこの空気との対話から始まった。

*10モードは運転条件を定めた、40km/hは運転条件を定めた。燃料消費率は、定められた試験条件での値です。実際の運転条件により異なります。

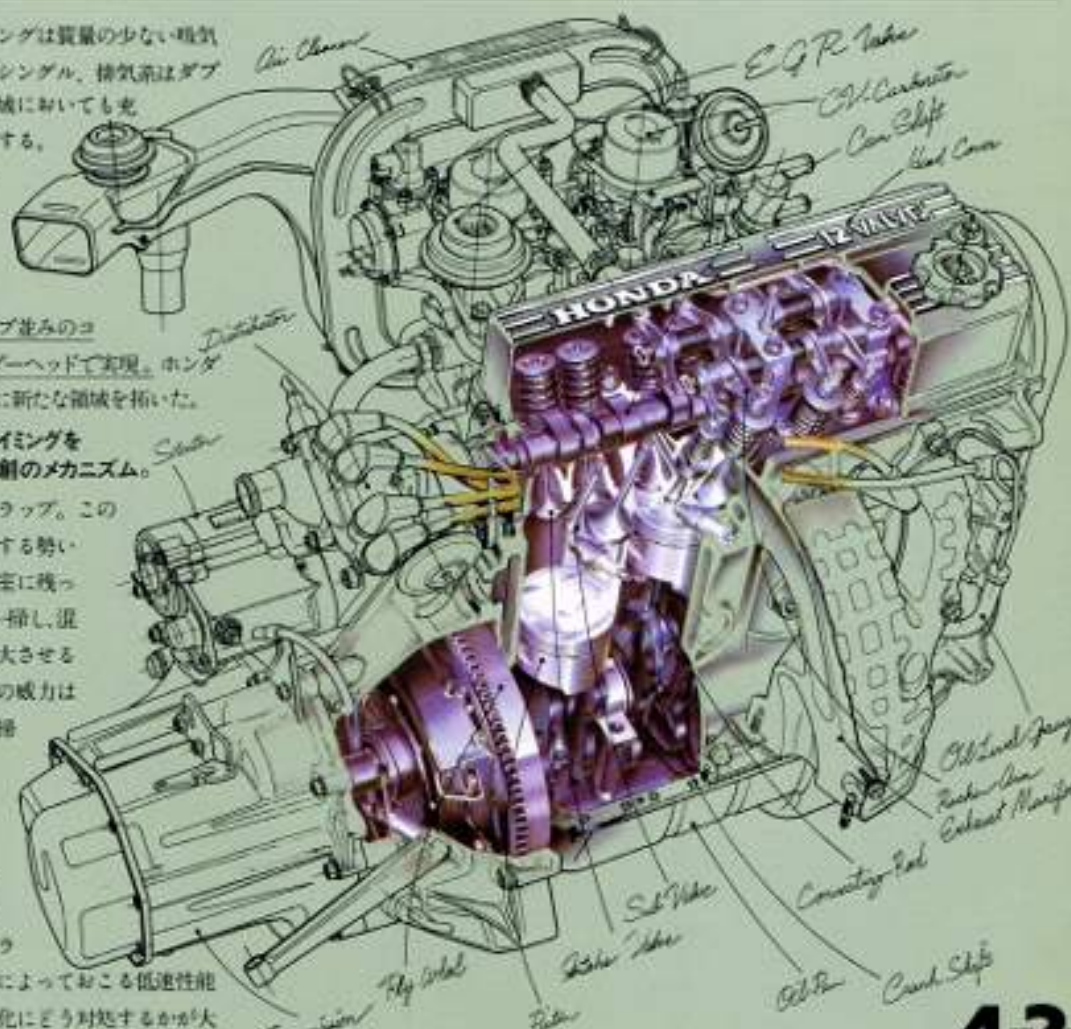
ボルテージ・パワー、125PSの源泉
3バルブ4気筒クロスフロー方式。

バルブ・サイズは吸気系が $\phi 30\text{mm} \times 2$ 、排気系が $\phi 35\text{mm}$ 。ボア径 $\phi 80\text{mm}$ に対して、バルブ径トータル $\phi 95\text{mm}$ 。この数値の大きさに新エンジンの類まれな高性能をうかがい知ることができる。ところで2バルブの吸気系に対して排気系はなぜ1バルブなのか。この当然の疑問にも次に述べる音速効果が説明してくれる。つまり、バルブ傘部を通過するガスの量は、そのバルブ有効面積の大きさとガスの音速によってほぼ決定される。しかし、吸入混合気に比較して排気ガスの温度は非常に高く、その音速もはるかに大きい。その結果、排気側は吸気側はどのバルブ面積を必要としないですむ。 $\phi 35\text{mm}$ 大径バルブ1個で吸気能力に見合った排気能力を達成できた理由も、この音速効果を最大限に活用した結果に他ならない。

い。バルブスプリングは質量の少ない吸気系が不等ピッチのシングル、排気系はダブルを採用。高回転域においても充分な追随性を発揮する。低速から高速まで瞬のすくレスポンスの新エンジン。4バルブ並みの性能を2バルブ並みのコンパクトなシリンダーヘッドで実現。ホンダがエンジンの進化に新たな領域を開いた。

絶妙のバルブ・タイミングを創造したホンダ独創のメカニズム。

バルブ・オーバーラップ。この目的は吸気の流入する勢いを利用して、燃焼室に残っている排気ガスを一掃し、混合気の吸入量を増大させること。オーバーラップの威力は特に高回転域での掃気作用として発揮されるため、バルブ面積を大きくとった高性能エンジンにおいてはバルブ・オーバーラップ時の吹き抜けによっておこる低速性能の低下や燃費の悪化にどう対処するかが大



エンジン吸気効率



燃焼室燃焼効率 (5速マニュアル車)



燃焼室燃焼効率 (4速オートマ車)



クロスフロー方式
3バルブ4気筒

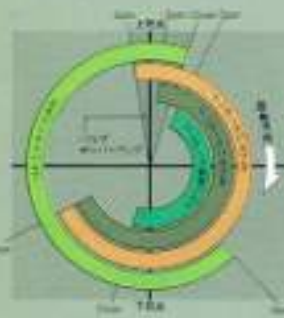


4.2L
Super B

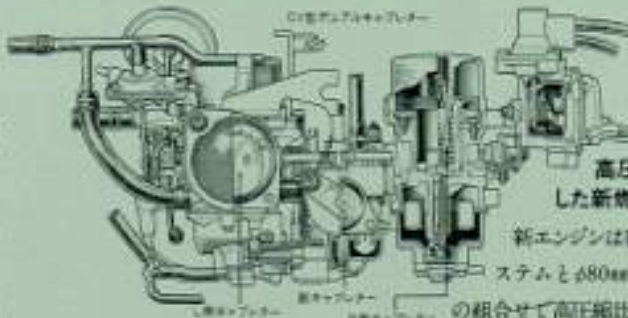


きな問題。この課題に対するホンダの答え。それがコンビネーション・バルブタイミングという独自のメカニズム。エキゾーストバルブ=Exにより近い側のインテークバルブ=InBの開弁時期をインテークバルブ=InAより遅らせるという画期的な手法。この結果、バルブ・オーバーラップ時の吹き抜け量のコントロールは無論のことスワール効果による急速燃焼をも同時に達成。高速度での出力性能を損うことなく低速域性能と燃費の向上を見事に実現した。

あのホンダ・スポーツS-600、S-800で高性能を発揮したCV型キャブを2連装。スロットルボアφ34mmの大径キャブレター採用で、吸気通路面積はよりワイドに。



CV型キャブレター独自のメカニズムによって新エンジンは低速からのスムーズな吹き上がり、高速度でのパワフルな伸びを達成。さらにエアクリーター、CV型キャブレターを



サイドドラフトにレイアウトすることで空気の流れをいっそう、なめらかなものとしている。高圧縮比9.4を実現した新燃焼室形状。

新エンジンは新燃焼室形状、新燃焼システムとφ80mmボア、無鉛ガソリンとの組合せて高圧縮比9.4を実現した。新燃焼室はB.C.(分岐)トーチを備えた副燃焼室とコンパクト・ルーフ型主燃焼室とで構成。左図のように2方向に分岐した副室から其通力の強いトーチ大炎が噴出。主室内の混合気は猛烈な勢いで着火される。同時に新燃焼室形状が相まって安定かつ急速燃焼が実現した。

排気能力を極限まで追求。スーパージェット、4-2-1-2エキゾースト。

インテーク側の吸気能力を完璧に発揮させるためにホンダはエキゾースト側の能力向上に持てる技術のすべてを投入。F-1、*Exhaust Manifold*

F-2で磨き抜いたレーシング・テクノロジーと吸気系と同時に排気系のチューニングにも活かされ

た。それが4-2-1-2エキゾーストシステム。通常の4本集合のマニホールドにかえて、#1・#4、#2・#3を集合。それを2本のエキゾースト・パイプに直結し、さらに1本に束ね、デュアル・エキゾーストパイプでフィニッシュするシステム。

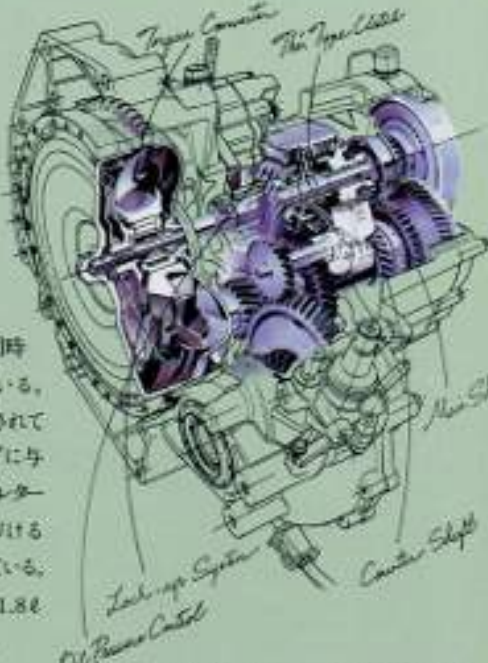
燃焼ガスで誘発される排気脈動の負圧波をクランク同位相のシリンダー排気行程に同期させ急速排気する。

燃費や空力特性の向上、重量軽減へのホンダの挑戦。

●ホンダはエンジン精度をさらに高めながらメカニカル・ロスを大幅に低減している。たとえばピストンのスリム設計をはじめ薄型のピストンリング、高強度コンロッド材、高強度軸受など形状、材質に工夫を重ね、軽量化に成功。1.8ℓクラスで最軽量のレスプロマスを達成している。同時に、強度、耐疲労性、耐焼付性を高めている。●新エンジンはF2車では距離至極とされてきた低ボンネット高をニュー・プレリウドに与えている。サイドドラフト方式CV型キャブレターなどにより、ボンネットの高さを決定づけるエアクリーターの位置を75mmも削減している。●エンジン重量123kg(整備重量)は、1.8ℓトップクラスの数値を達成している。

ロックアップ機構付

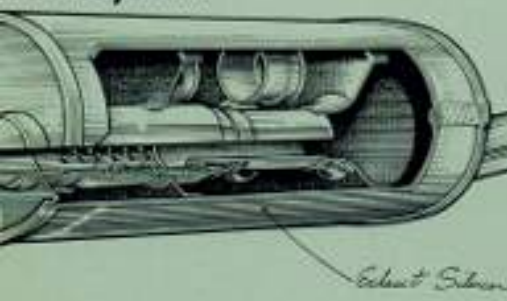
ホンダマチック4速フルオート(オートマチック)新搭載。自動車技術の歴史に残る画期的な技術開発として、名譽ある通商産業大臣発明賞(国策賞)受賞に輝くとともにすでに世界中で愛されて信頼の実績をつくりあげているホンダマチック。このホンダマチックを前進させてニュー・プレリウドにロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート(オートマチック)を新搭載した。世界に数ある自動車メーカーの中でオートマチックを独自に開発しているホンダ。その自負と技術のすべてがこめられている。ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート



オート(オートマチック)は信頼性の高い前駆方式。軸箱の2軸平行式設計をはじめ、フィードパイプ方式(クラッチ給油)、薄型クラッチなどによって驚異の軽量、コンパクトサイズを達成している。この結果その走りはパワフルな新エンジンとマッチして低速から高速度までハイレスポンスを発揮する。しかも、使用頻度の高い中速からはロックアップ機構が作動。オイルを介せずにエンジン・パワーをダイレクトに伝達するさらにオートマチックと一体になって燃費、静粛性は高いレベルを維持。市街地走行からハイウェイ走行まで5速マニュアル車にひけをとらない爽快フィーリングをもたらしている。

●10モード燃料消費率(運輸省発表値): 11.3km/ℓ
●60km/h時燃料消費率(運輸省発表値): 21.0km/ℓ
また、操作の面でもON/OFFのボタン操作なしに互換性のままでオートマチックによる高速走行まで自動変速になる。など使い易さでも大きくリードしている。

2 Exhaust System



2



ホンダ・セフティテクノロジーの成果。
日本初、4輪アンチロックブレーキ・システム=4W A.L.B。

VOLTAGE4

ホンダ・ファインアートの究極。 スーパータイト空力フォルム&スポーティコクピット。

空力をトータルに極めてこそ、はじめて真に走りのフォルムが主張できる。かつてCd論争のさなかにあっても、この姿勢を貫き通してきたホンダ。そのトータルエアロダイナミクスの思想は、いまホンダの美学と融合して、フォルムにおいてもFF車の壁を乗り越えた。そのウルトラ・ワイド&ローのプロポーション。FF車では困難とされていた低いボンネットを実現。第一級の空力データまでも手に入れた。そして、スポーツフィーリングを徹底的に追求したコクピット。走ることへの憧れをかきたててやまない熱き興奮が息づく。すみずみにまでゆきとどいたアダルトのクオリティ。走るたびに精神までもが充電されていく。

ウルトラ・ワイド&ロー。ハイ・ボルテージな走りのフォルムは、より大地へと近づく。

全長:4,295mm、全幅:1,690mm、全高:1,295mm、ホイールベース:2,450mm、前・後トレッド:1,470mm。地上からわずか500mmの低い重心位置。そのインプレッションはまさにウルトラ・ワイド&ロー。地をすべるように走る美しきフォルムは、大人の感性を刺激してやまない氣品を息づかせている。

トータルエアロダイナミクスを極めたスーパータイト空力フォルム。

空気抵抗の低減はそのまゝ高速域での加速性能、燃費向上に直結する。抗力係数Cd×前面積Aの値で決まる空気抵抗の値



Total Aerodynamics

Cd:0.36

Cx:0.19

Cym:0.04

CdXA:0.67

※Cymは乗員4名、乗客2名、荷物100kgの状態で測定。CdXAは乗員4名、乗客2名、荷物100kgの状態で測定。

をニュー・プレリウドは0.17という第一級のスポーツカーにも匹敵する数値で実現。直進安定性に影響する揚力係数は0.19、きわめて少ない数値を達成。ヨーイングモーメントも限界値まで低減。積風による影響を最少限にとどめ、安定性を確保している。これからの走りのフォルムを示唆する。

●ブラックフロントグリル ●低いボンネット ●低位置リトラクタブル・ヘッドライト ●ショートレグフエンダーミラー ●セミコンシールド・シングルワイパー ●フラッシュサーフェス・ドアハンドル ●エアロスカート一体型後部製大型バンパー ●フラッシュマウント接着ウインドウ ●ハイデック

キ・ダックテール ●アクリリアガーニッシュなどによって空力フォルムを達成している。その結果、風切り音も大幅に低減。

振動、騒音を徹底放逐。剛性を高めながら軽量化を達成した、ハイソリッド&アンチシェイクボディ。高性能な走りをはきだす。

型中骨格構造のモノコックボディ。2重ボックス構造を採用したゼー&サイドシル。高張力鋼板の使用などによって強度剛性を高めながら軽量化を達成。振動やノイズもアンチシェイクボディによって高いレベルで低減している。V型エンジンマウント。H型ビームなど随所に新方式を採用した。

鮮烈な疾走感。ロー・ドライビングポジション。ヒップポイントを地上高410mmに設定。ロー・ドライビングポジションを誇っていた前モデルよりも30mmも低位置に。流れる直、流れる風景。スポーティランの極致がここに。バイザーレス・オープンエア感。超ラップラウンドインパネ。爽快な解放感が広がる。ニュー・プレリウドのメーター・バイザーは驚くほど低位置にレイアウトされている。しかもインパネそのものをトレイタイプ化。パノラマ感覚の、良好な運転視界を確保している。美しくラップラウンドしたそのジェントルなライン。ドライバーを大きな安心感でつつみ込むコクピットを創りあげた。



写真はホンダ・ファインアートの究極。

ダイレクトドライブ系、クイックレスポンスを追求したメーター類、操作系レイアウト。必要な情報を必要なだけ、しかも正確に。ドライバーとの快適なコミュニケーションをめざした。メーター・バイザーはハイレベルの視認性を確保している。表示色にはホッとする走りによさわしい、オレンジ色と赤色。可視性が高い、目にやさしいナトリウム色。鮮明に飛び込んてくるデータが走りの状況をダイレクトに伝える。使用頻度や重要性の高いスイッチ類は、メーター・バイザーの一等地にレイアウト。使いやすい操作系のコントロールを実現している。明瞭でしやすい表示のカラー液晶デジタルメーターも、独自の工夫を加え新登場。

ドライビング・エクスタシーにあふれたゆたらのコクピット空間。

前モデルよりも20mmも増したヘッドクリアランス。サイドトレッドが生むおおきなゆとり。タイヤハウスのない広々とした足元。ニュー・プレリウドのコクピットは、走りを楽しむクルマによくあるあの窮屈感から解放した。インテリアには、その素材、デザインを充分に吟味し、アダルトの感性を満足させずにおかないクオリティが貫かれている。たとえばインパネからドアライニングまでを革の質感で一体成型。サンバイザーもうめ込み式を採用され、ルーフ回りに広々としたフラット感をつくっている。

ここに坐ると誰もが熱い走りを楽しむ。真の走りが指名したフルバケットシート。

走るための本来機能を徹底的に追求。ハードドライビングを支え、長距離走行にも疲れさせない走りのシートの理想をデバイスなしに実現。カッコリとしたホールド感。サイド剛性の高さ。絶妙に強化されたよう座支持部設計。肩の自由度を確保したローショルダー設計。

シートスライド量180mm、18段階のリクライニング機構によって、ジヤストフィットポジションが誰にでも得られる。



広角視界が生む、快走フィーリング。

ワイド&ローの低いフォルム。ロー・ドライビングポジションでありながら、ニュー・プレリウドはワイドな視界を確保している。ガラス視界面積は、前モデルよりも11%も拡大。スリム・ピラーによって、フロント・ピラー死角、リア・ピラー死角とも大幅に低減。さらに、フロント視界の上下角もワイド化されている。特に、フロント不可視長は、ロングノーズにもかかわらず6.35mという驚異のデータを実現している。快走をひきだす数々の新装備。

●小径37mm。劇的なレスポンス。スポーティグリップ・ステアリングホイール。●ワンタッチで最適なポジション。記憶式チルトステアリング(XXタイプ)。●充実した走りの機能。明瞭でしやすい表示。カラー液晶デジタルメーター。●ドライバー側のドアに設置。爽快、独立インレット・ラム圧ベンチレーション。●運転視界はつねに良好。ドアウインドウ・デフロスター。●好みに応じた微妙なファン風量の調節を実現。無段階調節ヒーターコントロール。●一体可倒式フルランクスルーリアシート。●走りの機能を強化。エレクトロニックナビゲータ(XXタイプ)。●指先操作で車速を一定に維持。先進メカ。(VTEC)クルーズコントロール(選装)。●低速では軽く、高速では速に重く。車速応答型パワーステアリング(XXタイプ)。●高感度、高音質。使いやすさを追求した電子チューナー式AM/FMカセットデッキ+4スピーカー(XXタイプ)。●爽快なオープンエアクルージング。薄型電動スモークダグラス・サンルーフ(選装)。●スポーティな走り。185/70HR13スチールラジアルタイヤ(XZタイプ)。

いま、感性のフィールドへ。スーパーボルテージ、3つの個性。



XX 高質のスペシャルティ。 ラグジュアリーバージョンXX。

4輪アンチロックブレーキシステム標準車を設定

- 2.0L 16バルブ DOHC 2000cc (2000cc) (16バルブ)
- 電子制御スロットルシステム (ECS)
- 電子制御ブレーキシステム (EBS)
- 電子制御ステアリングシステム (ECS)
- 電子制御サスペンションシステム (ECS)
- 電子制御アクティブノイズキャンセリングシステム (ECS)
- 電子制御エアロダイナミクスシステム (ECS)
- 電子制御オーディオシステム (ECS)
- 電子制御ナビゲーションシステム (ECS)
- 電子制御セキュリティシステム (ECS)
- 電子制御メンテナンスシステム (ECS)
- 電子制御カスタマイズシステム (ECS)



XZ 快走のスペシャルティ。 スポーティバージョンXZ。

4輪アンチロックブレーキシステム標準車を設定

- 2.0L 16バルブ DOHC 2000cc (2000cc) (16バルブ)
- 電子制御スロットルシステム (ECS)
- 電子制御ブレーキシステム (EBS)
- 電子制御ステアリングシステム (ECS)
- 電子制御サスペンションシステム (ECS)
- 電子制御アクティブノイズキャンセリングシステム (ECS)
- 電子制御エアロダイナミクスシステム (ECS)
- 電子制御オーディオシステム (ECS)
- 電子制御ナビゲーションシステム (ECS)
- 電子制御セキュリティシステム (ECS)
- 電子制御メンテナンスシステム (ECS)
- 電子制御カスタマイズシステム (ECS)



XC 感性のスペシャルティ。 プライベートバージョンXC。

4輪アンチロックブレーキシステム標準車を設定

- 2.0L 16バルブ DOHC 2000cc (2000cc) (16バルブ)
- 電子制御スロットルシステム (ECS)
- 電子制御ブレーキシステム (EBS)
- 電子制御ステアリングシステム (ECS)
- 電子制御サスペンションシステム (ECS)
- 電子制御アクティブノイズキャンセリングシステム (ECS)
- 電子制御エアロダイナミクスシステム (ECS)
- 電子制御オーディオシステム (ECS)
- 電子制御ナビゲーションシステム (ECS)
- 電子制御セキュリティシステム (ECS)
- 電子制御メンテナンスシステム (ECS)
- 電子制御カスタマイズシステム (ECS)

