

**NEW
COMER**

PRELUDE

FFスーパーボルテージ 新プレリュード登場。

**Something
Coming**

私の時が始まる。

ホンダの熱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、新たな時の始まりを予感させずにはおかない
ボルテージのみならず、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 (CVT・デュアルキャブ12バルブ) 新エンジン。
フォーミュラー・カーを手がけた
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。
高性能な走りに対応した
(日本初4輪アンチロックブレーキ)。
そして、FF車のスタイリング常識を
くつがえし、より大地へと近づいた
(ウルトラ・ワイドロー)
の空力フォルム……
頂点の走りを極めんとする
ホンダの情熱が生んだ。
この革新的メカニズム群が、
いま、FFスペシャルティに
大いなる時の始まりを告げる。
テクノロジーとロマンの
高次元融合。
FFスーパーボルテージ。
新プレリュード。
クルマは「楽しみ走り」という名の道・走・界へ。
感性への新しい体験——私の時が始まる。



HONDA

甘美な磁性を帯びて。感性放射体。



PHOTO=AX TYPE

①美しい曲面の表現を加工し、高級イメージに。②電動電動モーターでガラスをシールド③窓枠の壁を軽量化に部材を④全アルミボディ⑤エアロカーブ⑥後部制動
製は特許アロートン⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

至上の時へ。ハードとロマン、その高次元融合。



www.elsevier.com/locate/jmb

① スピードは早い。最も一般的なオキシジェン・フュージョン・アーク溶接の約2倍の溶接速度で作業可能。大抵どこでも買える。ハイデック・システム・インコーポレーテッド社に電話してカタログを1冊もらえば、ビデオ・マニュアルも送られてくる。溶接機は、1台1,500ドルから2,500ドルで買える。溶接機は、ハイデック・システム・インコーポレーテッド社に電話してカタログを1冊もらえば、ビデオ・マニュアルも送られてくる。

ポジションは低い。感性のボルテージは昂まる。



PHOTO-14 TYPE

① ボーテアールタイプの小気孔より吸気、② 通気性ムポート付のシート、③ アダプティビティによって定常減速をすばやく検知、ドアカセットがドアを開く、④ ロングブレーキにも伸縮性の高いブレーキ、⑤ マトラックスシート、⑥ このシートに合わせた脚部、通気性が熱い走りをする、⑦ 特定の指定車、フルバネシート。

PHOTO-15 TYPE

VOLTAGE 1

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F2テクノロジーは、ベシク的なSOHCエンジンのポテンシャルの限界に挑み、い、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1.8L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12バルブ並みのコンパクトさを可能にした気筒当り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	1829
Compression Ratio	9.4
Max Power (1500rpm)	125* 5800
Max Torque (1500rpm)	15.6* 4000
Power Weight Ratio (kg/PS)	76
Fuel Economy* (5speedMT)	10mode 13.0km/l, 60km/h, 23.0km/l
	10mode 11.2km/l, 60km/h, 21.0km/l

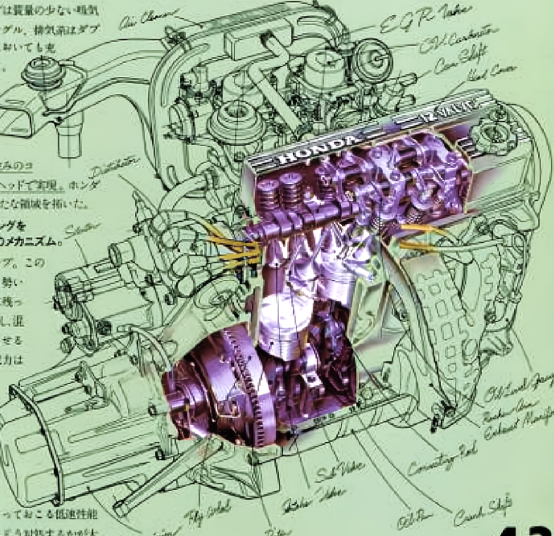
ニュー・プレリウドのエンジンはまさに精密な空気機械だ。

きわめて短く、時間内に、混合気をどれだけ量に吸入させ、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、混合気の割合が空気の量、いかに吸・排気効率の向上は、この空気をいかにスムーズに流れさ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。

*5速マニュアル車、100km/h巡航燃費を基準。燃費改善率は、実燃費に比較したもので、あくまで参考値です。

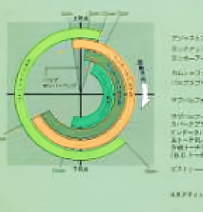
い、バルブスプリングは質量の少ない吸気系が不等ピッチのシングル、排気系はダブルを採用。高回転域においても充分な追随性を発揮する。低速から高速まで瞬のすぐレスポンスの新エンジン。4バルブ並みの性能を2バルブ並みのコンパクトなシリンダーヘッドで実現。ホンダがエンジンの進化に新たな領域を開いた。

絶妙のバルブ・タイミングを創造したホンダ独自のメカニズム。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吸気量によっておる低速性能の低下や燃費の悪化にどう対処するかが大

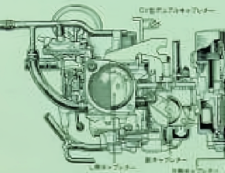
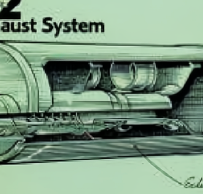


きな問題。この課題に対するホンダの答え。それがコンビネーション・バルブタイミングという独自のメカニズム。エキゾーストバルブはEaにより遅い側のインテークバルブInの閉鎖時期をインテークバルブInより遅く遅らせるという画期的な手法。この結果、バルブ・オーバーラップ時の吸気量にコントロールは無論のことスワール効果による急速燃焼をも同時に達成。高速域での出力性能を損うことなく低速性能と燃費の向上を見事に実現した。

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。スロットルボディが31mmの大口径キャブレターの採用で、吸気通路面積はよりワイドに。



4-2-2 Superhaust System

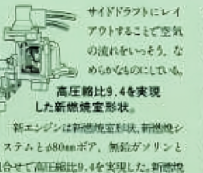


新エンジンは新燃焼室形状、新燃焼システムと680mmボア、無鉛ガソリンとの組合せて高圧縮比9.4を実現した。新燃焼室はB,C(分岐)トーチを備えた副燃焼室とコンパクト・トルプ型主燃焼室とで構成。左図のように2方向に分岐した副燃焼室から其通力の強いトーチ炎が噴出。主室内の混合気は猛烈な勢いで着火される。同時に新燃焼室形状が極めて安定かつ急速燃焼が実現した。

排気能力を極限まで追求。スパーバジェット、4-2-1-2エキゾースト。インテーク側の吸気能力を完全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特化した技術。



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代えて、#1・#4、#2・#3を集合。それを2本のエキゾースト・パイプに接続し、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衝動の負圧波をクラッシュ同位相のシリンダー排気行程に同調させ急速排気する。



新エンジンは新燃焼室形状、新燃焼システムと680mm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・トルプ型主燃焼室とで構成。左図のように2方向に分岐した副燃焼室から其通力の強いトーチ炎が噴出。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極めて安定かつ急速燃焼が実現した。

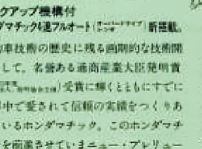
排気能力を極限まで追求。スパーバジェット、4-2-1-2エキゾースト。インテーク側の吸気能力を完全に発揮させるためにホンダはエキゾースト側の能力向上に特化した技術。



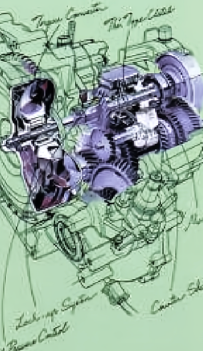
それが4-2-1-2エキゾーストシステム。通常の4本集合のマニホールドに代えて、#1・#4、#2・#3を集合。それを2本のエキゾースト・パイプに接続し、さらに1本に束ね、デュアル・エキゾーストパイプでフィニッシュするシステム。燃焼ガスで誘発される排気衝動の負圧波をクラッシュ同位相のシリンダー排気行程に同調させ急速排気する。

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るがメカニカル・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、高強度軽合金など形状、材質に工夫を重ね、軽量化に成功。1.8Lクラスで最軽量のシムプロモスを達成している。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FF車では原動軸と並列にいた低ピストン高をニュー・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ナーの位置を75mmと削減している。●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。



●ホンダはエンジン精度をさらに高めるがメカニカル・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、高強度軽合金など形状、材質に工夫を重ね、軽量化に成功。1.8Lクラスで最軽量のシムプロモスを達成している。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FF車では原動軸と並列にいた低ピストン高をニュー・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ナーの位置を75mmと削減している。●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。



●ホンダはエンジン精度をさらに高めるがメカニカル・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、高強度軽合金など形状、材質に工夫を重ね、軽量化に成功。1.8Lクラスで最軽量のシムプロモスを達成している。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FF車では原動軸と並列にいた低ピストン高をニュー・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ナーの位置を75mmと削減している。●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。

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

走りのフォルムが主張できる。かつて
と貫き通してきたホンダ。そのトータル
の美学と融合して、フォルムにおいても
ド&ローのプロポーション。FF車で
見。第一級の空力データまでも手に
徹底的に追求したコクピット。走ることへ
づく。すみずみにまでゆきとどいたアダ
充電されていく。

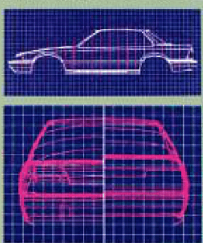
をニュー・プレリュードは0.87という第一

直進安定性に影響する横力係数は0.19、き
めて少ない数値を達成。ローイングモー
メントも限界値まで低減。横風による影響
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ームを可視する。

●ブラッキーフロントグリル ●低いボンネ
ット高 ●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指
製大型バンパー ●フラッシュマ



目型ビームなど随所に新方式を採用した。

CYM:0.04 CDXA:0.67

ドライビング・エクスタシーにあふれたゆたわりのコクピット空間。

前モデルよりも20mm増したヘッドクリアランス。サイドレッドが含むおおきなゆとり。タイヤハウスのない広々とした足元。ニュー・プレリュードのコクピットは、走りを楽しむクルマによくあるあの韓国感から解放した。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タオリティが裏かれている。たとえばインボムからドアライニングまでを革の質感で一体成形。サンバイザーもうめ込み式が採用され、ループ回りに広々としたフラット感をつづっている。



ここに坐ると誰とも熱い走りをする。
真の走りが指名したフルレバットシート。
よるための本根機能は徹底的に追求。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ダイナミク
スに実現。カッチリとしたハードトーン、サ
イド剛性の高さ。絶対に強化されたよう座
支持部設計。肩の自由度を確
保したカーゴシート一部設計。
シートスライド量180cm
18段階のクランキ
ング機構による、ジ
ヤストフィットポ
ジションが準
に保たれる。

[illegible][illegible][illegible]

- 7月20日(金) 午後1時～3時
- 7月20日(金) 午後3時～5時
- 7月20日(金) 午後5時～7時

