

**HONDA1300**  
NINETY-NINE S







〈S〉の常識を変えた全く新しい〈S〉  
HONDAテクノロジーの鮮烈な主張！

HONDAが自信をもって  
ベテランの方だけにすすめる  
HONDA 1300 99S——。

つねに技術の限界に挑戦し  
いささかの妥協も許さず  
車としてのすべての可能性を追及し続ける  
HONDAの ドラマチックな成果のひとつ。  
この99Sは

「エンジンの迫力をいやが上にも感じさせる」  
懐味のある車。

ちょっと格好のよいS

ちょっと速いSとは 本質的に異なる  
本格派スポーツセダンです。

その強い個性は

- 逆拋物線状にグングンと伸びる量感ある加速感
- 瞬時にして的確——爽快そのものの応答感覚
- 鋭くダイナミックなコーナリング特性
- 横風をもモノともしない独自の高速直進性
- 機能美プラス迫力のコクピット
- 精悍そのものの外観——

などに要約できます。





BULLETIN . . . HOT SPEED OF HONDA CIVIC IS FAST 180 KM/H TOP SPEED . . . FRONT 1100 CC 1600 CC HONDA ENGINE . . .

0-400 ACCELERATION QUICK 17.2 SECONDS . . . STRONG 11.5 KM TORQUE . . .

FLASH . . . FULL SYNCHROMESH ON ALL 4 SPEEDS . . . FLOOR SHIFT . . . UNIQUE HONDA DUO DYNA AIR COOLING . . . FRONT MOUNTED OVERHEAD CAMSHAFT 4 STROKE ENGINE . . . VERTICAL ENGINE 4 CYLINDER . . .

EXTRA . . . FRONT WHEEL DRIVE . . . 4 WHEEL INDEPENDENT SUSPENSION . . .

HYDRAULIC POWER BRAKES . . . FRONT DISC . . . REAR NON-SLIP PG . . . RACK AND PINION STEERING . . . LUXURY FRONT BUCKET SEATS . . .

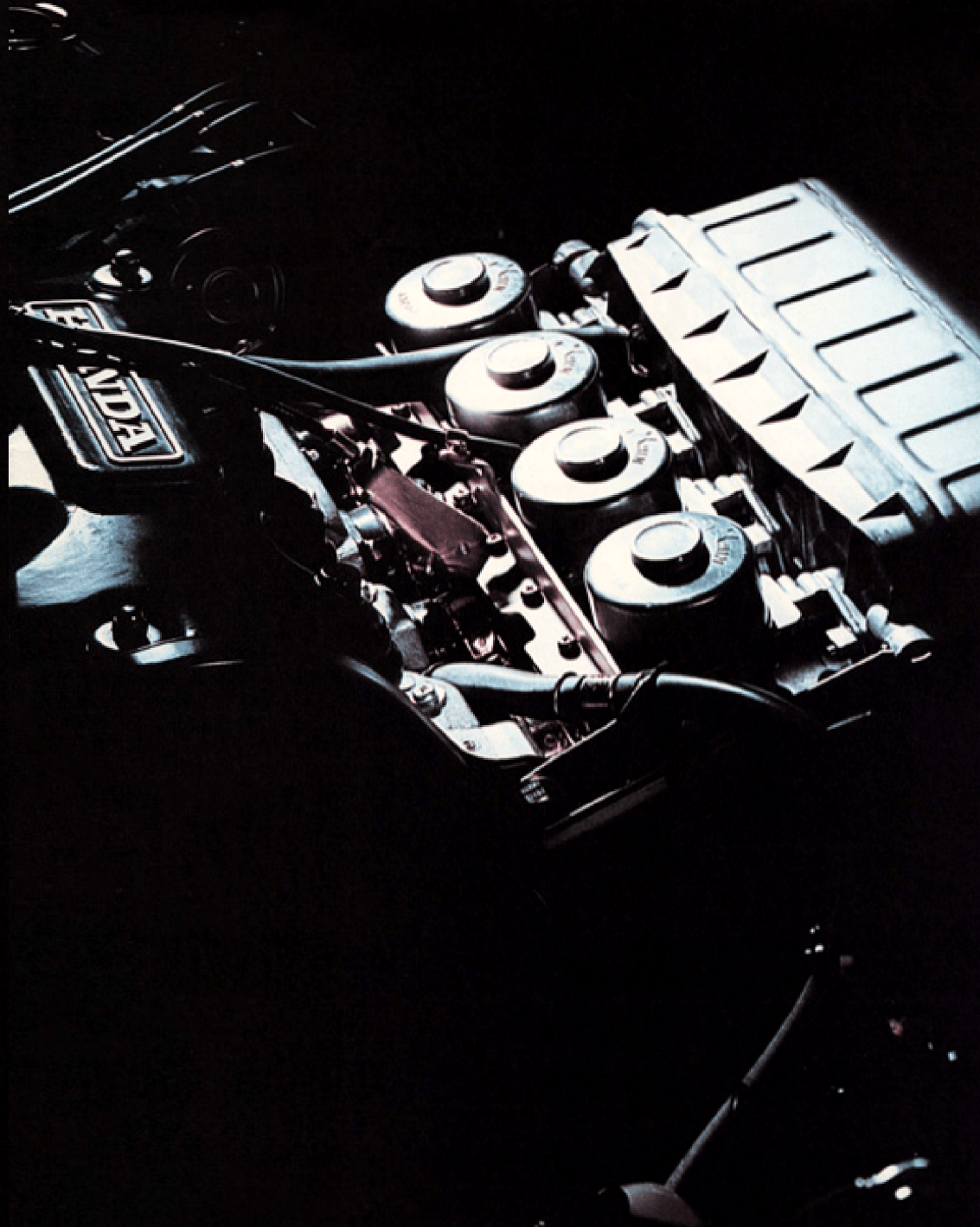




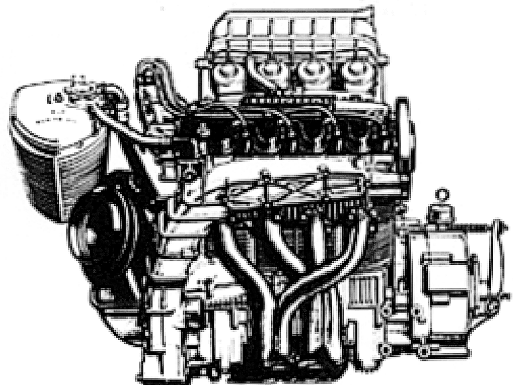
豪放な〈2次曲線的加速〉に象徴される  
圧倒的なハイ・パフォーマンス／

99Sの加速性は全くセンセーショナル。回転の上がりはいごく滑らかで、しかも鋭く、フルスロットルを踏めば、タコメーターの針は瞬時に最高7,300rpmをマーク。その加速感も単なるシリ上りの直線状でなく、量感をもって、逆拋物線状にグングン際限なく伸びていく飛翔感に似ています。

また、高出力にもましてさらに驚異的なのは、レスポンスの明快さです。微妙なアクセル操作にも問髪をいれず反応する感度の鋭さは較べるがありません。クローズレシオの4速フルシンクロ、フロアシフトと相まって、強気にすぎるほどの急加速や急減速も自在です。ペダル配置は、ヒール&トウのテクニックにも正確に応えられ、強力な大径前輪ディスクブレーキ（サーボ付）との連繋動作も思いのままです。







## 排気量1300ccのエンジンから 圧倒的ハイパワーを生む メカニズムの秘密はなにか。

### エンジンの心臓部——

#### 燃焼室。

適量的气体を吸い  
完全に燃焼し圧力を  
ムダなくピストンに  
伝えるものでなければ  
なりません。

#### ●燃焼室は浅い半球形

99Sの燃焼室は浅い半球形で、混合ガスを吸入しやすいように吸入ポートのカーブを直接的にし、表面積が小さいので、燃効率がよく、高圧縮比でもレギュラーガソリンでOK。爆発した圧力は、この形状のため、ピストン頭部に均一に、強力に働きます。バルブ位置を偏心させて(PAT)とくに大口径バルブにしています。

#### ●メカニカル・オクタン値の向上

一般的に圧縮比が高いほど燃効率が向上します。つまり完全燃焼に近づく、エネルギーロスがないので、理論的には高速だけでなく、低速でも出力が向上します。しかし、実際は圧縮比を高くするとノッキングの原因になります。この解決方法は燃焼室のメカニカル・オクタン値(燃焼室形状その他の設計の配慮で異常燃焼を防止すること)を高めるが、ハイオクタン値のガソリンを使うしかありません。99Sはよく燃える燃焼室、効率のよい吸排気系の採用で、メカニカル・オクタン値をあげ、このクラスの標準をこえた9.3という圧縮比をいやが上にも効果的にしています。

#### ●二重過流方式で燃焼速度を増加

燃焼室の内部にはアンジュレーション(起伏)が設けられています。燃焼室に入った混合ガスは、この起伏の働きで激しく渦をまき、プラグを冷やす役割を果たすとともに、燃焼速度を早め、完全にガスを燃やします。

理想的なプラグ位置  
大きなバルブ。  
ホンダが誇る高出力の  
秘密のひとつです。

#### ●つねに過速を保つ点火プラグ

燃焼室の温度は、ふつう爆発時には3000℃近くになります。プラグはつねにこうした高温にさらされているため、うまく冷却されないと異常燃焼をおこしがちです。99Sは、燃焼室内で激しく渦をまきフレッシュな混合ガスでプラグを過速に保つ独特の方法なので、寒冷地でも高速道路でも、常に安定した出力を生み出します。

#### ●吸入効率のよい大口径バルブ

エンジンの出力は吸入する混合ガスの量に比例します。そこで適量的气体を吸入するためバルブの口径が問題になります。99SはOHCEのため、バルブ配列はV型。しかも吸・排気バルブとも燃焼室の中心からずらしてあるので、真側の大口径(PAT)が採用できました。

#### ●吸排気系を利用した排気系

高い吸入効率とともに、高出力を得るためには高い排気効率も不可欠です。F-1レーサータイプの吸排気システムの99Sは、各爆発時の慣性と圧力を利用した吸排気効率で排気干渉をなくし、低速から高速まで安定した吸排気効率を確保しています。

加速のよしあしは  
敏感なキャブで決まる  
——と考えます。

#### ●独特の4連CVキャブレター

エンジンの回転数が変われば、当然ガス流速も変わります。このガスの流速の変化で換圧を感知、スロットルバルブの開閉を自動的に調整するメカニズムがCVキャブレターです。CVキャブレターは、低速でも高速でも必要に応じ、つねに適量のガスが送りこめ、低速でも大気使用しやすい特長を持っています。2バルブ方式の欠点である低速から高速への出力変動も解消。スムーズで、ムダなくムダなく高出力が得られ、出力の谷がありません。また急加速の時には、加速ポンプとエコノマイザー(PAT)の働きで、ただちに必要量のガソリンを送り出します。《2次曲線的加速》といわれる豪快な加速感。この敏感なキャブレターの働きでもあるのです。

#### ●トップギアで30km/hも可能

いくらハイウェイ時代といっても、どこでも100km/h、150km/hのスピードで走り通すことができるわけではありません。高速タイプだから、低速性能は犠牲にしてもよいというロジックが成り立たないゆえんです。もちろんそうはいっても、低速でも低速でも満足いく性能をだすのは至難のワザで、世界の名車でも、トップギアで40km/h以下で走ることはできません。その点、99Sはトップで30km/hも可能で、圧倒的な効率のよさを誇っています。

高回転エンジンは耐久性が劣るとは限りません。  
加工精度が高く、潤滑方式がよければ  
いつまでも高性能が持続できます。

#### ●耐久性を保証する高い加工精度

99Sのエンジンが耐久性にもすぐれているのは、精度がずば抜けているからです。一般にエンジンの性能低下や摩耗も引きおこす主な原因は、①低加工精度での熱変形 ②燃焼生成物およびそれらの異物の侵入によるオイル劣化 ③潤滑機構の欠陥と、摩耗部分への異物侵入——で、エンジンの耐久性にとって高回転はけっしてマイナスではありません。それは10000回転以上のレーシングカーや8000回転ものエンジンをつけたスーパーカー(550万円)の実績などがよく証明しています。

日本の規格はドイツ規格のBクラス程度ですが、99Sをはじめホンダの加工精度はドイツ規格のAクラスに合格するまでしきです。種番はミクロン単位、1300のための専用工作機が必要とされる理由でもあります。

#### ●ブローバイガス対策が完全

ブローバイガスはエンジンオイルを汚染させたりしてピストンリングを摩耗させます。99Sはブローバイ対策として、熱閉時に溜まりやすい特許も特許の高精度ピストンとスリットをいれたシリンドラー、漏り防止処理したピストンリング等の採用、ブローバイガスの吹き抜けを最小限にとどめよう工夫してエンジンの摩耗を防いでいます。

もっとも理想的な  
エンジン潤滑方式  
ドライサンプ。

#### ●エンジンの耐久性にも密接な関係があります。

99Sの潤滑方式はF-1レーサーと同じドライサンプです。オイルタンクをエンジンの外部に設け、オイルを積極的に圧入し潤滑させます。クランクシャフトなどでオイルが揮発されず、また高速で回転するクランクシャフトから飛散するオイルもV型オイルギャラリーで早期に受けとめるので、オイル劣化が少なく、エンジンの耐久性を向上させるとともに、馬力ロスも防ぎます。

●オイルを漏らさない二重シタクション  
オイル漏りにはオイルを吸いあげるサクションポンプが2個ついています。高速ロータリングなどで車が傾き、一方のサクションポンプの吸い込み口が離れても、反対側のポンプが働くので、潤滑回路はつねに正常に保つことができます。

エンジンは空冷方式。  
それも水冷より  
静かな空冷  
DDAC方式です。

#### ●空冷エンジンの革命、それがDDAC方式です。

DIエンジンは二重空冷風洞によってエンジンを冷却するホンダ独自の方式です。エンジンでいちばん高温になるシリンドラーとシリンドラーヘッドに風洞を設け、この風洞内に大型通風ファンで毎秒10mという大型台風と同様の最大風速に匹敵する冷却風を送るとともに、さらにその外壁を走行風によって冷却します。この二重の構造によって、其伝達の原因であり、爆発音のスピーカーの役割りを果たしていた大型ファンがなくなり、また風洞そのものも爆発音を減らすので、騒音源がなくなりました。

●吸排気系は大口径のマニホールドで解決  
吸気は抵抗の少ない大口径の吸入れ口とウレタンカバーを備った長い通路を通過するので、吸入音・通過音とも静かです。排気は大口径マニホールドの使用とエキゾーストパイプの材質に吸音性が高いFQ(鉄鉄)を使い騒音を抑えています。









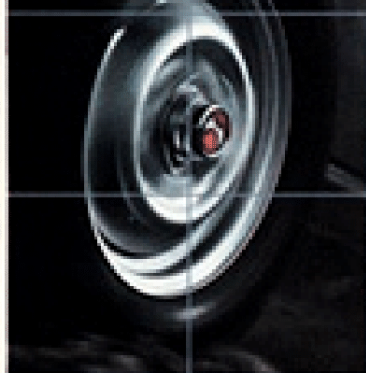
機能美プラス迫力のコクピット。  
ホンダの新しいダイナミズムです。

コクピットはメーターも含めて黒一色で統一。回転計、速度計、燃料計、油圧計、電流計などすべて円型。どれも夜間の見やすさは抜群の透視光式。もちろん快適で安全な走行のための配慮は万全です。パネル中央に半ドア警告灯、シートベルト装着指示灯、ブレーキ回路故障警告灯を装備。シートベルトはもちろん3点式。そのほか、ホンダ独自の安全対策も入れて、わが国の保安基準はもとよりアメリカの基準をもほとんど網羅する徹底ぶり。独自のフルベンチレーションと相まって、安全で快適、疲れ知らずの走行が楽しめます。

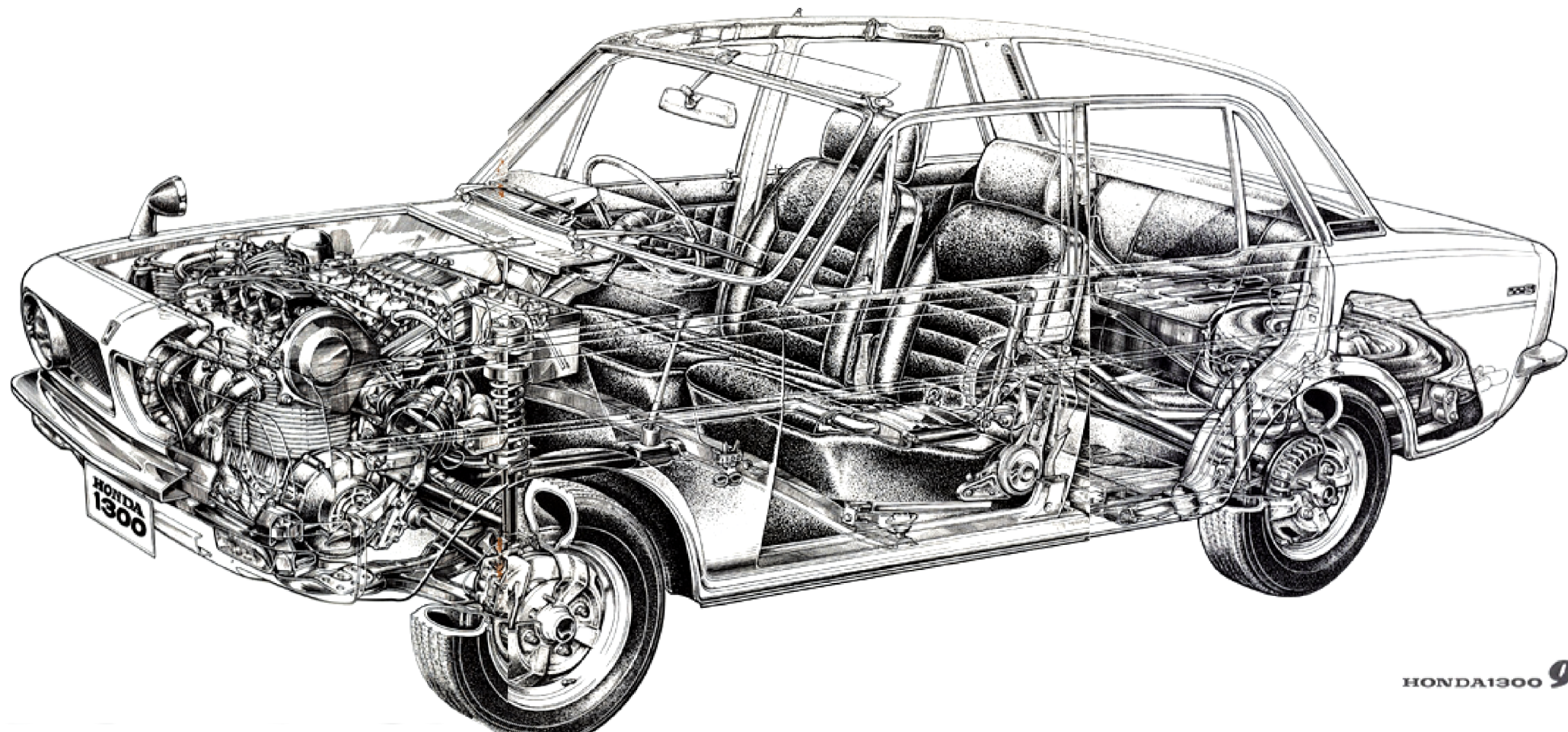




# Pro Driver Satisfaction—99S







HONDA 1300 **99S**



疲れない室内とは何か——

余裕をもって運転が楽しめる空間とは何か——

ハイウェイ生理学の最も新しい成果をご覧ください。

現在、日本の道路の約28%は小型車同士でなければすれちがえません。ボディをコンパクトに設計した理由の一つです。しかし、キャビンは広々としています。頑丈さも申し分ありません。

#### ●頑丈なモノコックボディ

ボディは溶接組立によるモノコック構造で、フロアはフラットで軽く頑丈なボディをつくっています。エンジンルームまわりはエンジン設備容易化のためにサブフレームを採用し、側方はエアダクトによって、丈夫な箱型断面を構成しています。前席はバルクヘッドに、後席はフロントゼラーに連結され、エンジンとフロントサスペンションから受ける振動と外力に対し、充分な強度・剛性をもたせています。

●デッドスペースゼロの広々とした室内  
前輪駆動方式なのでプロペラシャフトがなく、床面はフラット。エンジンがコンパクトな上、横置きなのでフロントのレッグスペースがたっぷりあり、快適な運転姿勢を得ることができます。さらに曲窓ガラスのフル利用でショルダースペースにもゆとりをつくり、ドア尻あたりをなくすなど、デッドスペースに小物入れを作るなど、実質的に室内が広く使える設計です。リアシートもホイールハウスの突き出しがないので、とてもゆったり



り座れます。ガラスシンクやスベアライスをトランクルームの外に出し、ここにも広いスペースを確保しています。リアシートの背もたれを倒せば、長尺物も入ります。

**人間工学を重視した室内。シーズンに関わらずつねに快適な室内——安全運転・快適運転の大切なポイント。**

●使い勝手がまるで違います。

簡単に倒したインストルメントパネルは左からフェUELゲージ（パーキングブレーキ警告灯を内蔵）、スピードメーター、そして温度計。どれも大型で見やすく、

無反射ガラスを採用。しかも透視光式で、夜間の見やすさも無類です。

さらに、ハンドルから手をはなさずに操作できるワイパー・ウォッシャーノズルをはじめスイッチ類はすべて、ドライバーシートにゆったり座ったままで操作ができます。

ハンドル、シフトレバーなどの位置も人間工学的に実証、決めず、快適な走行をバックアップしています。

#### ●清潔なヒーターの温風

ヒーターは強力なだけでは万全ではありません。においのない新鮮な温風でなければなりません。99%の温風は、オイル泡れなどの心配がまったくない部分を通して、室内に通れます。エンジンの最も高温部を通ってくるため、ヒーター効率がよく、室内はすぐ暖まります。



#### ●完全な換気システム

99 Sのベンチレーターはヘッドライト横の空気取入口より導入された新鮮な空気が、車室側面のサイドベンチレーターのリッドの開閉により、一方は足もとへ、他方はインストルメントパネルサイドの調節自在のスポットから室内に入り、走行時の負圧を利用してリアウィンド横のルーバーより排出されます。このシステムにより完全な換気が行われます。雨天走行など際をしめあっても、室内の空気はいつも新鮮です。

#### ●クーラーは必要装備と考えています。

99 Sにはクーラー取付車も用意。

もちろんオプションでも取付け可能です。クーラーもエンジンにムリがかかったり、炎天下のノロノロ運転でエンジンや回転低下をおこしたりするのでは何にもなりません。ホンダはクーラーを必要装備と考えて、エンジンの設計思想の基本にはいっていました。ですから、エンジンルームにクーラースペースを十分に確保。クーラーを装備するために居住性を犠牲にするようなことは全くありません。さらに、ホンダのクーラーは、エンジンの冷却系統とは完全に独立。オーバーヒートの心配はありません。またアイドリング・コントロール装置の開発で、低速時にもエンジンに負荷がかからず、冷却できます。保守も簡単。シーゼンオフの調整は一切不要です。今までのクーラーにはない独自の合理設計。そして工場仕様のため聞くほど低価格です。ホンダクーラー取付率¥98,000高。オプションの場合は¥122,000です。

ドライバーの身体を確実にサポートし、かつ圧迫感を与えないこと。

長時間走行にも疲れないこと——よいシートの大かせない条件です。

#### ●身体が右、左にゆれないシート

車が過路を突るたびに、身体が右に左にゆれたのでは坐りなおす運動だけでも疲れてしまいます。99 Sのシートは運動しやすく、しかもびったり身体を包むように設計されています。スポーツ走行用に全体がやや固めで、バックレストも内部構造が自然に背骨にフィットする形状です。

●身体に圧迫感を与えないハンモック式普通、体置がシートにかかると、そのままだけはシートの方でも押し返そうとするので、人間は圧迫感を感じます。99 Sのシートは、この圧迫感をとりのぞくため、ハンモックスタイルを採りました。つまりシートに坐ったとき、力が垂直方向にだけかからないで、周囲に逃げていく構造です。圧迫感がないので長時間走行でも疲れません。

ホンダが提唱を続ける「積極安全思想」を支える2次安全機構。

ホンダならではのメカニズムです。

余指馬力、俊敏なレスポンス、いつ、どんな状態でも確実に効くブレーキ性能、ハンドルを切った方向に忠実に動くF-D方式、ユニークな4輪独立懸架、アライメント——これらは、ホンダが提唱を続けてきた「積極安全」の思想の基本となるもの。

ホンダは、さらにこの「積極安全」思想を、2次的に変える、メカニズムを追求しました。まず、屈折式衝撃吸収ステアリングハンドル、ステアリングシャフトに、2カ所のクロスジョイントを用い、しかもシャフトセンターを偏心させたホンダ独自の機構。万一前方から衝撃を受けたとき、ギヤーボックスがボディ下側に沈み込み、同時にクロスジョイントが屈折してエネルギーを、サブフレームとともに多重に吸収します。

また、エンジンマウント方式も、万一の衝撃を室内に影響を与えず、サブフレームごと床下にもぐり込み設計です。

さらに、室外に設置されたフェューエルタンク、スベアタイヤで保護されたフェューエルポンプ、剛性の高いモノコックボディなど、ホンダ独自の2次安全機構がいたれりつくせりです。驚異的な高性能を上回る、高麗な安全性は、99 Sを、事故を未然に防ぐ「積極安全車」の性格をもたらししました。







ダイナミックなコーナリング。

強い横風もモノともしない高速直進性。

——99Sの切れ味のひとつです。

ハイスピード・コーナリングは、ドライビング  
テクニックの醍醐味の一つであり、車の〈切れ  
味〉を端的に測る尺度の一つでもあります。  
超高性能エンジンに見事にマッチしたFF方式、  
独自の四輪独立懸架、100:77という超偏平  
タイヤ…などの総合設計が、どんな急カーブ  
に挑むときでも、最後まで確実な接地性を  
保証します。99Sは高速になればなるほど  
大地に吸いついて走ります。

しかもさらに特筆できるのは、高速で直進する  
ときの無類のあざやかさ、安心感で、例えば  
ハイウェイの強い横風の中でも、ホンダなら  
ではの〈積極安全〉設計の威力をまざまざ実感  
させてくれます。





どんな走行条件にも抜群の操縦性を発揮するFF方式。  
乗心地、高速安定性もすぐれています。

## 99Sはフロントエンジン フロントドライブ。 進みたい方向に忠実に 走ります。

### ●抜群の走行安定性

99Sの走行安定性が高いのは、フロントドライブ・フロントエンジン(F・F)車だからです。オイルパンがないのでエンジンも低い位置におけ、したがって重心位置も低くなっています。重量配分もフロント55%、リア部45%。高速走行でもフロント部が厚みあがらず、安定しているのは、この荷重バランスのよさが大きな原因の一つです。加えて独自の懸架装置も走行安定性に大きく寄与しています。スパンを長くとり、ダンパーとスプリングとがマッチングしたすぐれたクッション機構は、どんな走行条件でもアライメントに変化をおこさずに設計です。このためタイヤはつねに進行方向に忠実に従い、超偏平タイヤの広い接地面積はほとんど変わりませんから、コーナーでも高速直進時でも、みこたな走行安定性を発揮します。

●横風にふたつけない(積極安全)設計  
底の強い目は、どんなに鋭に自他のあるドライバーでもスピードをおとします。高速で走っている車はどうしても前が厚みあがりがちで、この厚みあがったところに強い風がまともに吹きつけられ、車はふりまわされてしまいます。99Sは空気抵抗の小さい流線型スタイルの長所と、箱形ボディの長所をたくみにとり入れ、横風に強いよう設計されています。

●スリップしやすい砂利の路面も克服  
F・Fの欠点としてよくスリップしやすい砂利道の苦戦をあげる人がいます。しかし99Sは違います。適切な重量配分によって、路面でもフロントに充分なウェイトがかかり、前輪が路面をしっかりつかみます。加えて、接地面の広い超偏平タイヤもいっそうグリップを効果的にしています。

●雪道や滑りやすい道も難なく突破  
99Sがどんな道路条件にもすばらしい路面グリップ力をみせる最大の理由は、前輪駆動だからです。ハンドルを切った方向に駆動力が忠実に働きます。しかも接地性のいいタイヤ、独自の四輪独立懸架、理想的の重量配分などがF・Fの効果的をいやが上にも盛りあげます。F・F車がラリーに強いのも、ひとつにはこのためです。また雪道の走破性も抜群で、積雪20cm以上の道でも、前輪にスノータイヤを装着するだけでダイナミックに走りぬけます。

### ●超偏平タイヤと従来のタイヤの比較

| タイヤ特性      | 従来のタイヤとの比較       |
|------------|------------------|
| タイヤ特性      | タイヤ市<br>トレッド市    |
| 接地性        | 約10%広い<br>約20%広い |
| コーナリング特性   | 約35%向上           |
| 減速時<br>減速時 | 約30%減少<br>約50%減少 |
| 耐久性        | 約15%向上           |
| 耐磨耗性       | 約20%向上           |

## 高速安定性が増せば 乗心地は悪くなる 99Sはこの常識を破り ました。

### ●すぐれた高速安定性を実現した独自の 四輪独立懸架

●前輪はマックファーソン式独立懸架。  
バネ下重量が軽く、ダンパーストラットの取付け位置が高いので、クッションストロークが長く、このためアライメントの変化が少く、タイヤが路面から離れにくく、グリップが確実なので、すぐれたロードホールディングが得られます。

●後輪はクロスビーム式独立懸架。車巾のいっばいの長いアクスルビームを使用、このため、キャンバー角変化が少く、直進時も高速コーナリング時も安定します。

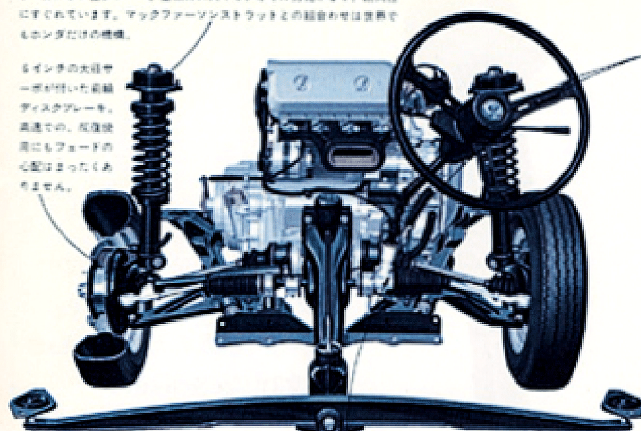
●しかも高速時の路面グリップに威力抜群の超偏平タイヤや理想的の重量、低いエンジンの重心位置などが相まって、この上なくすぐれた走行安定性を実現しました。

### ●疲れ知らずの乗心地を約束する独自の 四輪独立懸架

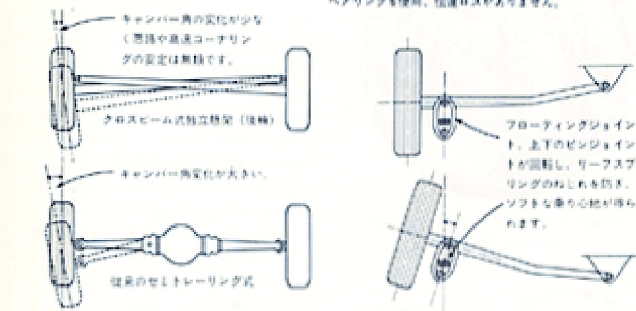
●フロント、リアともに、スポーツ走行用にやや固めにセットした変量ガス入りの高圧ダンパーを使用しています。減衰効果がすぐれているため上下運動をただちに吸収して乗心地をよくします。ド・カルボン式ダンパーを装着しているのは、ロールスロイス、ベンツ、ジャガーなどの高級車が多く、ド・カルボンとストラットの組合せは世界でホンダだけです。

●普通リーフスプリングは車輪が上下すると、ねじれてスプリング効果をきげ

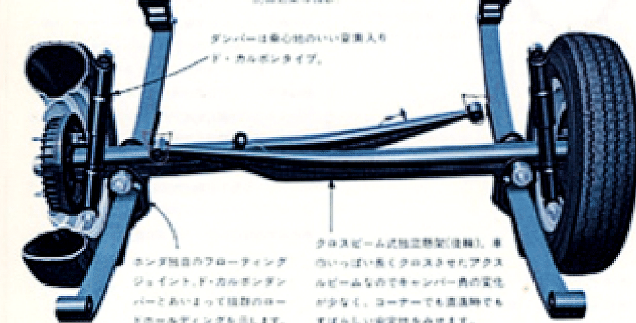
ド・カルボン型ダンパー。変量がガス入りで、オイル密封がなく、耐久性にすぐれています。マックファーソンストラットとの組合せは世界でホンダだけの機構。



ステアリングはラック・ピニオン式。トラブルがなく、ハンドルの切れがシャープ。また、ステアリングボックスには、軽受にニードルベアリングを使用、伝達ロスがありません。



ワッシャーを基所に使用、防錆効果は抜群。



クロスビーム式独立懸架(後輪)。車巾のいっばいの長いアクスルビームなのでキャンバー角の変化が少なく、コーナーでも直進時でもすばらしい安定性をみせます。

乗心地を悪くする欠点があります。しかし99Sのリアに使用されたリーフスプリングは、ねじれをきけずつねにスプリング効果を変化させる浮動式ジョイントを採用、つねに水平な状態にたもたれ、疲れ知らずの乗心地が得られます。

●加えてエンジンのマウントが突っ張り、さらにクッション各所にもマウントを採用、あらゆる周波数に対し、有効な防振効果をもたせ、前輪駆動の特性と相まって乗心地を向上させています。

●高速になるほどハンドルが安定  
F・F車は本来、直進安定性はすぐれていますが、とくにホンダはF-1レーサーの経験から得たホイールアライメントにユニークな工夫をこらしました。ハンドルの空りに影響を与えるキングピンアングルのをやや大きくし、コーナリング時の安定性、タイヤの磨耗に影響するキャンバー角はトーインとのバランスのよい角度としています。トーインはF・F車では駆動時にタイヤがまきこんでイン気味になるので、静止状態では一般にはゼロとするのですが99Sはアウト2mmに設定していますから抜群の操縦性を発揮します。

●低速・細い切で軽いハンドル  
ラックピニオン式ですから、ハンドルの働きをダイレクトに伝えます。ギヤ比は19.6:1。ギヤ比は大きいほど軽くなります。またステアリング、ギヤボックスの軸受けにせいたくニードル・ローラー・ベアリングを使い伝達ロスをなくしています。このほかバネ常数、空気抵抗などさまざまな要素の相乗効果によって、高速で安定し、低速で軽いという矛盾した問題を解決しています。



高速走行中の  
急ブレーキは危険/  
というのが常識でした。  
99Sは独特のブレーキ  
システムで  
この常識を変えました。

●前輪にサーボ付大径ディスクブレーキ  
ブレーキ性能がスピードをきめる。とい  
う人がいるくらいで、ディスクブレーキ  
はハイウェイ時代に絶対必要な安全機構  
です。99Sは前輪に強力なリオンテ大径  
ディスクブレーキを装備。高速からのブ  
レーキングでも安定した効果を示します。  
バランスがよいので片足踏きの心配もなく、  
濡れた路面でも思い通りに踏める信頼感  
も持っています。軽いタッチで効くサー  
ボもついています。

●ブレーキ回路は前後2系統式  
ブレーキのマスターシリンダーは、第1  
油室と第2油室をもっています。前輪の  
ブレーキ系統に故障が起きたときは、第  
2油室のピストンが動いて後輪ブレーキ  
が作用し、後輪ブレーキに故障が起きた  
ときは、その逆に、前輪だけが作用しま  
す。万一ブレーキ回路に故障があっても、  
2系統でブレーキが効くので安心です。

●P.C.V.が後輪スキッドを防止  
普通、急ブレーキをかけられた車は、重  
量が前輪に移動し、後輪は軽くなります。  
後輪はこのためロックされやすく、スキ  
ッドを起しがちです。この現象はベダル  
の踏力では加減できません。99Sは後輪  
の駆動力を微妙にやわらけるP.C.V.（油



前輪ディスクブレーキ。ディスクをくわえるキ  
ャーを前部に配置。脱熱効果は万点。



トレッド100、ウォ  
ール77の超偏平タイ  
プ。わが国初の超偏平  
タイプ。高速での持  
続性、高温時の走行  
安定性ともにすぐれ  
ています。

圧コントロールバルブ)をつけています。  
油圧を自動的に減少させ、リアロックを  
防ぎます。

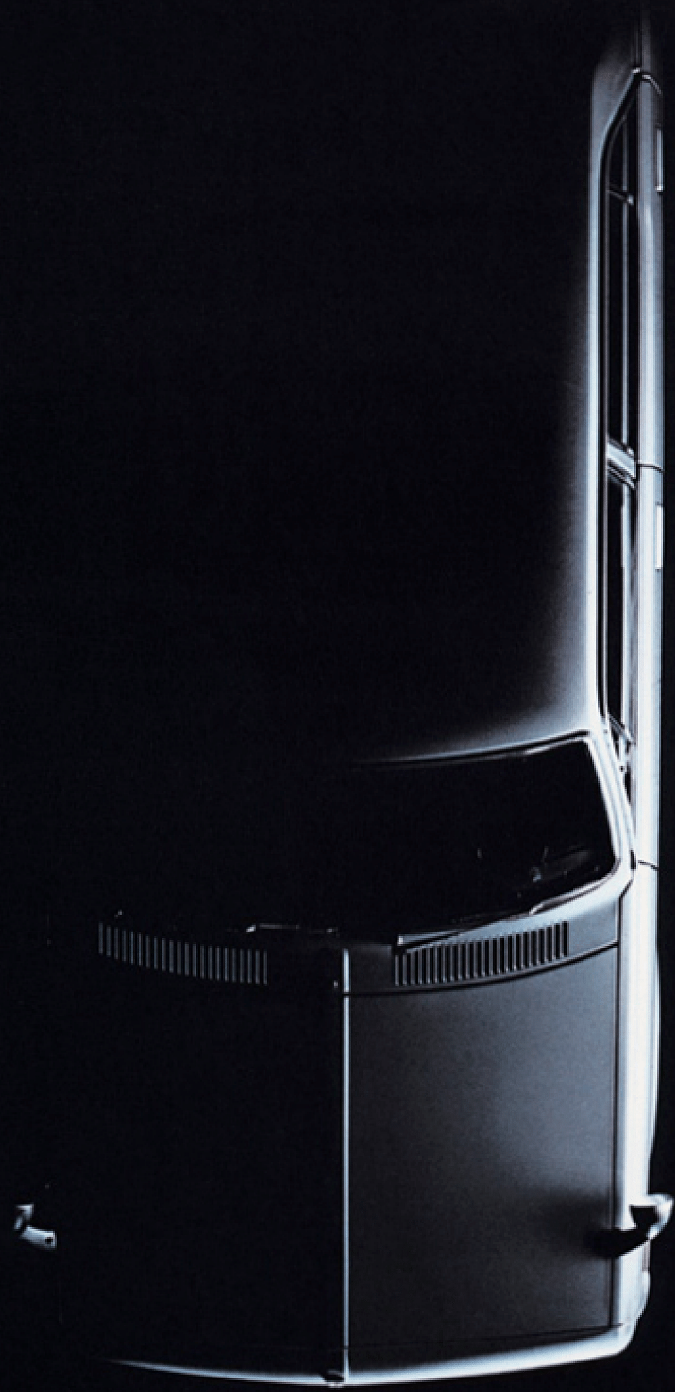
203件もの パテント  
群が物語る万全の快適  
設計・安全設計。  
もちろん装備品もその  
高性能にふさわしくいた  
れりつくせりの豪華さ。

(主な装備品一覧)

●5タイプエンブレム付メッシュタイプのフロントグ  
リル●大型センターコンソールボックス●5タイプ用  
リクライニングシート●黒色のインストルメントパ  
ネル●ソフトグリップスリースポークハンドル●スポ  
ーツメーター●超弾型スポーツウィー●燃費吸収ガウ  
ス●ヒーター●デフロスター●高感度プッシュボタン  
式ラジオ●フレッシュエアアウトレット付完全換気シ  
ステム●ドライパー・アシスタント側3点式シートベ  
ルト●ドライパー・アシスタント側ヘッドレスト●ト  
リップメーター●電流計・油圧計●ヒールミトゥ型ベ  
ダル●フロアカーペット●前・後座アームレスト●シ  
ガーライター●ダブルホーン●高速用ワイパー●電動  
式ウインドウォッシャー●アシスタントグリップ●モ  
ール付ドライビング●ドアガーニッシュアップパー  
・ロア●アンダートレイ●フロントウインドモール●ド  
リップモール●メッキのドアサッシュ●トランクフロ  
アマット●トランク内側プロテクター●ルーフパッド  
●前後サンバイザー●対向リアグリル●デュアルエキ  
ゾーストパイプ●二系統ブレーキシステム●非常点滅  
灯●非常警告灯●セーフティ警告灯●シートベルト装置  
警告灯●ブレーキ回路故障警告灯●後進灯●駐車灯●サ  
イデブレーキ警告灯●燃費吸収ハンドル●プッシュボ  
タン式ドアインナーロック●キー付フェルニキップ  
●高速用超偏平6.0H-13-4PR高タイヤ







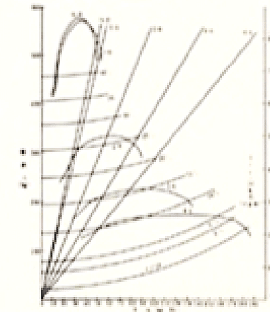
ここにも新しいダイナミズムの表現があります。  
風切り音のないキュービック・ボディ——

スピード感や空気抵抗を考えると、高速時代の高性能車はやはり流線形が一番と思われがちです。しかし高速性能を追求するためにはできるだけゼイ肉を除かねばならず、反面、セダンであるがらには5人がゆったり乗れる形状でもなければなりません。しかも、走行中フロントの浮き上がりを防ぎ、高速安定性をも徹底的に追求していった結果、キュービックな独特のシルエットがつくりあげられました。ところで、ボディが角型であるのに高速時にも風切り音が出ないのはなぜかという疑問も出てきます。それは、形状のたぐいさみさることながら、良質の素材、高い剛性と加工精度のよさに主な理由があるのです。

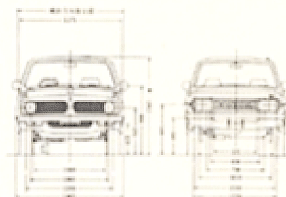
また99Sの重量は895kg、車体サイズのわりに重すぎる？とも考えられます。しかし馬力当り重量を比較してください。99Sにとってこの重さは少しも負担になっていません。むしろ重量が増した分は、そっくり寄客保護の構造部門に当てられています。この結果、万が一の場合の安全性は向上、さらに悪路での乗心地、横風への抵抗、高速時の安定性などもあわだって向上しています。

もちろん、この車が新しいダイナミズムの典型……といわれるのは、その独特のシルエットに加え、黒メッシュのフロントグリル、絶縁型フェンダーミラー、スポーフホイール、黒タイヤ、デュアルエキゾースト……など見逃せないポイントになっています。全体としてすべてが精確、99Sの強い個性は細部デザインにまで入念に表現されています。

■99S走行性能曲線



■99S四视图



■HONDA99S諸元表

|                   |                                                                  |
|-------------------|------------------------------------------------------------------|
| 全長(mm)            | 3895                                                             |
| 全高(mm)            | 1405                                                             |
| 全幅(mm)            | 1605                                                             |
| 軸距(mm)            | 2750                                                             |
| 最低地上高(mm)         | 175                                                              |
| 車両重量(kg)          | 895                                                              |
| 定員(人)             | 5                                                                |
| 実用内径(mm)          | 1570                                                             |
| 全径(mm)            | 1720                                                             |
| 全径(mm)            | 1745                                                             |
| エンジン              | 一休式二重空冷OHV直列4気筒(4気筒駆動方式)                                         |
| 総排気量(cc)          | 1298                                                             |
| 内径×行程(mm)         | 44×75.5                                                          |
| 圧縮比               | 11.9:1                                                           |
| 気化器形式と数           | 横置可変ベンチュリー型4体                                                    |
| 空気濾過器             | パージ式1個                                                           |
| 最高出力(hp/rpm)      | 110/7,200                                                        |
| 最大トルク(Nm/rpm)     | 11.5/5,000                                                       |
| 最高速度(km/h)        | 180                                                              |
| 燃料消費量(l/100km)    | 10.10(90km/h)                                                    |
| 最高燃費(l/100km)     | 7.8                                                              |
| 最小回転半径(m)         | 4.8                                                              |
| 制動距離(m)           | 13.5(100km/h)                                                    |
| 最大安定制動減速(100km/h) | 0.7                                                              |
| 燃料ポンプ形式           | 電磁式                                                              |
| 燃料タンク容量(l)        | 45                                                               |
| 潤滑方式              | ドライサンプ方式                                                         |
| オイルポンプ形式          | ターボポンプ                                                           |
| オイルフィルター形式        | パージ式                                                             |
| オイルタンク容量(l)       | 4                                                                |
| 最高電圧(V)           | 12                                                               |
| クラッチ形式            | 乾燥摩擦式ダイヤフラムスプリング機械油方式                                            |
| 変速機形式             | 前進4速シンクロメッシュ手動1速                                                 |
| 変速機操作方式           | フロアシフト                                                           |
| 変速比               | 1速 3.4402<br>2速 2.0402<br>3速 1.3675<br>4速 1.0000<br>5速 0.7123    |
| 第一減速比             | 減速形式 クラッシュプロセクト<br>減速比 1.2400                                    |
| 第二減速比             | 減速形式 ヘリカルギヤ<br>減速比 1.5000                                        |
| カム駆動形式及び駆動比       | ラックピニオン式(1:6.1)                                                  |
| ブレーキの種類及び形式       | 前：サーボ付ディスクブレーキ<br>後：リーディングトレーリング<br>ドラムブレーキ(P/CV付)<br>2輪独立式4輪制動式 |
| 駆動形式と駆動方式         | 前：マックフォーション式独立懸架<br>後：ダブルウィッシュボーン式独立懸架                           |
| 後軸距(m)            | 2.5                                                              |
| ホイールベース(m)        | 2.75                                                             |
| タイヤサイズ            | 4.2H-13、4PR                                                      |

●本カタログの数字は概算値です。必ずしも正確ではありません。



