



BALLADE SPORTS CR-X



HONDA

バラードスポーツCR-X 1300・1500 新登場

さまざまなライフスタイル、価値観が花咲く時代の中で、クルマは、もっと個性的なスタイルとキャラクターをもつべきだ。2人のクルーザー、バラードスポーツCR-X。新世代のFFライトウェイトスポーツの幕開けを告げる時がきた。「Man-^{マン・マキシマム}Maximum, Mecha-^{メカ・ミニマム}Minimum」すなわち人間のためのユーティリティ・スペースは最大に、メカニズム・スペースは最小に、という、ホンダの次代の設計フィロソフィと、先進のテクノロジーが作りあげた、まさにスポーティな走る生き物だ。100%新設計エンジン、スタイリング、サスペンション、インテリア——すべての革新メカニズムが高密度に凝縮された。甦れ、走る楽しさ、走る喜び。2人の自由のために。



PHOTO:1.5iサンルーフ仕様車(アルミホイール・印タイヤ装着車) フェンダーミラー装着車も選べます。

新世代へ。FFライトウェイトスポーツ



PHOTO:1.5サンルーフ仕様車(アルミホイール・60タイヤ装着車)、フェンダーミラー装着車も選べます。

風がデザインした。エアロライナーシェイプ

STYLING

空気は厚い壁だ。だから、空気に逆らわず、できるだけ自然流でありたい。バラードスポーツCR-Xは、クルマを6面体としてではなく、ひとつのマッス(塊)としてデザイン。空気との対話の中から、レジスタンス・ミニマムに走れるフォルムをつくりだした。ホンダが提唱してきたトータルエアロダイナミクスの結晶、エアロライナーシェイプ。自然なフォルムは、美しい。



TOTAL AERODYNAMICS



空前の空力フォルム。

トータルエアロダイナミクスの結論

実質的な空気抵抗は、 $C_D \times A$ (空気抗力係数×前面投影面積) でありたい。空気抗力係数 C_D は0.33。この世界のトップレベルの数値に加え、 $C_D \times A$ に至っては、限界値に近い0.56をマークしている。また高速走行時の安定性を決定する揚力、ヨーイング・モーメントなども徹底追求。ホンダが主張するトータルエアロダイナミクス思想を貫いている。これらトータルな空力特性を追求するために、①エンジンなどの主要コンポーネントを新設計。低ボンネットを実現。②フラッシュサーフェス接着ガラス、サッシュレスドア、インテグラル・ドアハンドルなどにより、ボディ全体をフラッシュサーフェス化。空気との対話から生まれたエアロライナーシェイプ。バラードスポーツCR-Xは、キューブで個性的なウェアを身にまとった。

空気抗力係数×前面投影面積 **$C_D \times A: 0.56$**

空気抗力係数 **$C_D: 0.33$** 揚力係数 **$C_L: 0.20$**

ヨーイング・モーメント係数(ヨーイング35km/h) **$C_{YM}: 0.03$**

空力に貢献する

セミリトラクタブル・ヘッドライト

低ボンネットラインと面一化するセミリトラクタブル・ヘッドライト。空気抵抗の削減に貢献している。

エアロスカーコート

*H.P.BLENDとは、HONDA POLYMER BLENDの略。高剛・衝撃・耐熱性をもつ新素材。

大型H.P.BLENDバンパー+ロアスカーコート(1.5)

新素材H.P.BLEND*を採用した大型バンパーは、ダイナミックな印象をかもしとともに、軽微なショックを吸収し、美しいフォルムをガードする。またバンパー一体のエアロスカーコートは、ボディ下部にもぐりこむ気流を整流し、揚力を抑える。その上、揚力抑制効果と精悍さを増幅するロアスカーコートまでも装備(1.5)。前輪の接地性を高め、パワーの伝達効率を増大させている。

曲線美が光る

三次元曲面バンドガラス



空気がスムーズに流れる

フロント・リア絞りこみフォルム

フロントノーズおよびリアサイドに強い絞りこみを行ない、シャープネスを際立たせている。

バラードスポーツCR-Xは、軽量かつ耐久性に富む肉

世界初、画期的な新素材

H.P.ALLOYボディ

鋼板の感触に近い「H.P.ALLOY」*ボディを採用。フロントマスク、ヘッドライトフラップ、フロントフェンダー、ドアアガーニッシュ、サイドシルカーニッシュに採用し、大幅な軽量化とタフネスを達成している。ちなみにパワーウェイトレシオは7.27kg(1.5)($\frac{1}{1000}$ kg/1ccは標準)。カタバルトを飛びだすジェット機のような加速性が堪能できる。*HONDA POLYMER ALLOYの略。軽量・耐サッピング性・耐衝撃性・天候・防錆に富む新素材。

C_D 向上に威力。

クラウチングヒップテール

世界初、

電動アウタースライド・サンルーフ

アウタースライドレールなしにサンルーフが、ルーフの上をスライドする独創メカ。ナイスルッキングに加え、前後席のヘッドクリアランスがたっぷりたれ、キャビンにゆとりを生む。もちろんチルトアップ機構もつき、ベンチレーション効果は、絶大。新感覚のオープンエアモータリングを満喫してほしい。



12バルブ・クロスフロー 新パワーユニット

ENGINE

SOHCエンジンの究極に挑み、パワーを最大に引きだし、メカニカルロスをも最小に抑えたハイパワー&コンパクトの100%新設計12バルブ・クロスフローエンジン。ホンダ独創のPGM-FI採用の(1.5)。新開発アルミキャブレター採用の(1.3)。そして、新B.C.トーチ型燃焼室——ホンダの先進テクノロジーから生まれたスーパーメカニズムが鮮烈なパワーを爆発させる。

最適空燃比をリアルタイムに。

ホンダオリジナルPGM-FI (1.5)

あのホンダF-1にも採用されているホンダオリジナルPGM-FI(燃料噴射システム)を、(1.5)に採用。①センサーには、エンジン回転数と吸気マニホールド内の空気圧の2つを検出し、燃焼噴射量を算出する「スピードデンシティ方式」を採用。タイムラグが極めて少ない②制御部には、高精度な「8ビットデジタルコンピューター」を採用。プログラムマップが何枚も組みこまれ、噴射量をキメ細かくコントロールする。フェールセーフシステムも内蔵。③噴射部には、「4気筒順次噴射方式」を採用。各シリンダーの点火順序にあわせ、ジャストタイミングに噴射する。減速時の燃料カットも低回転域まで可能。鋭いパワーレスポンスと低燃費が両立された。



吸気慣性効果を最大利用。

等長インテークマニホールド (1.5)

(1.5)新エンジンでは、吸入効率にすぐれる等長インテークマニホールドを採用。吸入抵抗の少ない4本の独立した等長ポートで、吸気慣性効果を最大限に生かすために、膨大な組み合わせの中から350mmのロングポートに設定された。

排気脈動を極限まで生かした

4-2-1-2スーパーエキゾーストシステム (1.5)

F-1、F-2のレーシングテクノロジーで磨き抜かれた4-2-1-2スーパーエキゾーストシステム。クランク同位相のシリンダーのエキゾーストを集合し、さらに1本に束ね、デュアルエキゾーストでフィニッシュする。このように排気脈動の効果をフルに引き出すことにより、全域の出力を高めた。

12-VALVE CROSS FLOW NEW ENGINE

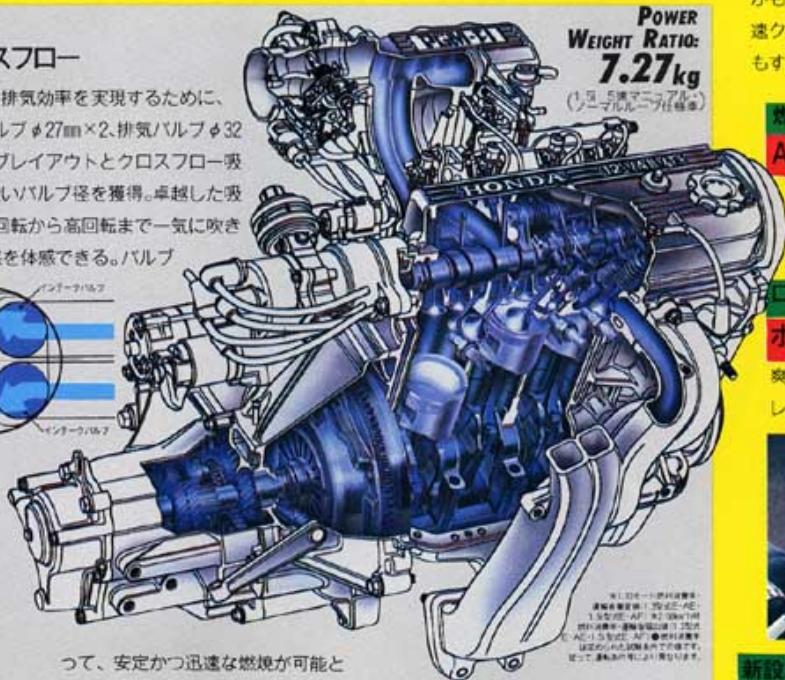
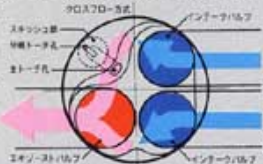
1.5i: MAX. POWER 110PS/5,800r.p.m. MAX. TORQUE 13.8kg-m/4,500r.p.m.

1.3: MAX. POWER 80PS/6,000r.p.m. MAX. TORQUE 11.3kg-m/3,500r.p.m.

Fuel Economy 1.5i^{Speed} 10mode 15.0%・60% 26.0% 1.3^{Speed} 10mode 20.0%・60% 33.0%

吸・排気効率のドラマ。
4気筒・12バルブ・クロスフロー

新エンジンでは、最大級の吸・排気効率を実現するために、ボア寸法φ74mmの中に吸気バルブφ27mm×2、排気バルブφ32mm×1を配置。ユニークなバルブレイアウトとクロスフロー吸・排気方式によって、極限に近いバルブ径を獲得。卓越した吸・排気効率を実現された。低回転から高回転まで一気に吹きあがり、まさにリニアな加速感を体感できる。バルブスプリングは、吸・排気ともに不等ピッチを採用。高回転でもバルブタイミングがずれず、胸のすくスロツトルレスポンスが得られる。4バルブ並の性能を2バルブ並のコンパクトさで実現したアドバンスト・エンジンだ。



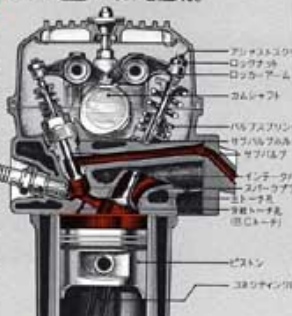
POWER WEIGHT RATIO: **7.27kg**
(1.5i 5.800rpm 110PS)

燃焼効率を向上。

B.C.トーチ型の新燃焼室

新エンジンでは、燃焼室形状と燃焼システムにも革新を迫った。新燃焼室は、B.C.トーチ(分岐トーチ)を備えた副燃焼室とループ型主燃焼室とで構成。副室から2方向に分岐された強力なトーチ炎が噴射。室内の混合気はいきおいよく着火される。コンパクトな燃焼室形状と相ま

って、安定かつ迅速な燃焼が可能となった。この結果、圧縮比は(1.3) = 10.0、(1.5) = 8.7を達成。



新素材、新技術を駆使。

新世代の軽量・高効率エンジン

- ①クラス初の軽量4連アルミダイキャスト・シリンダーブロック
- ②アルミダイキャスト・ヘッドカバー (1.5)
- ③樹脂タンクラジエーター
- ④クランク直結トロコイド型オイルポンプ
- ⑤小型高回転ACジェネレーター (1.3)
- ⑥カムダイレクト駆動ディストリビューター

新開発

アルミダイキャストキャブレター (1.3)

大幅な軽量コンパクト化を実現。低ボンネットと同時に、高出力と低燃費がもたらされた。とくに高速クルーズ時の実用燃費もすぐれ、特筆に値する。



燃費向上。

ACジェネレーターコントロールシステム (1.3)

着火良好。

半片面スパークプラグ

ロックアップ機構付

ホンダマチック3速フルオート(4速仕様) (1.5)

爽快なスポーツ走行をフルオートで満喫してほしい。Dレンジのままで、発進から、オーバードライブレシオによる3速の高速走行までを自動変速。3速でロックアップし、新エンジンの圧倒的パワーをダイレクトに伝達。パワフルな加速とレスポンスを発揮する。



新設計ロックアップ機構付

ホンダマチック(4速仕様) (1.3)

「オートマチックの理想」といわれる無段変速によるなめらかな加速で、定評のあるホンダマチック。新たに加えたロックアップ機構は、DスターレンジとDオーバードライブレンジとも中速域からロックアップが作動。第一級の静かさや燃費を獲得している。



マキシマムの走りを支えるスポルテック・サス

SUSPENSION



究極の姿勢制御をテーマとしたスタビリティあふれるフットワーク。そして、ハイウェイでは矢のような直進性が与えられる。ハイレベルなスポーティ・ランに求められる卓越したマヌーバアビリティを実現したサスペンション・コンポーネンツ。「スポルテック・サスペンション」。この絶妙のコンポーネンツが、FFでの新しいピュアスポーツの走りを生みだす。

スポルテック・サスペンション。

トーションバー・ストラット式フロントサス

「マン・マキシマム、メカ・ミニマム」の追求、そして究極の姿勢制御をめざして、ホンダが導きだした結論。それがトーションバー・ストラット式フロントサスペンション。ホンダのアイディアは、ストラット高を低くするために、スプリングにトーションバーを採用。ダンパーからコイルスプリングを除去した。ダンパーマウント位置を大幅に下げることであの極端に低いボンネットラインを実現した。同時に独特のレイアウトにより、スペース効率、乗り心地を向上させている。



FRONT

安定した制動姿勢。
アンチダイブ・ジオメトリー

制動直進性を確保

ネガティブオフセット・ジオメトリー

高性能な足にフィット。

フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ (1.5)



直進性を高め、ハンドルの座りを良好に。

ハイキャストレーール (1.3)

SUPER MANEUVERABILITY

マヌーバアビリティ (運動性能) を発揮するベストコンポーネンツ

マキシマムの走りを支える足は、どうあるべきか。ハイウェイでは直進性にすぐれ、ワインディングロードでは俊敏な回胴性を示し、驚異的なスタビリティを発揮する。しかも乗り心地は快適に。ホンダはこれらのエレメントを集約し、ベストコンポーネンツにチャレンジした。それが「スポルテック・サスペンション」。フロントはトーションバー・ストラット式、リアはトレーリングリンク式ビーム。しかも高速クルーズ時のポテンシャルを高めるために、絶妙の各種ジオメトリーを追求。ハイレベルな足を具現している。

FRONT:
SPACE
ORIENTED
REACTION-TUBE
TORSION-BAR
TECHNOLOGY SUSPENSION

スペース効率を追求したリアクションチューブ式トーションバーを使ったテクノロジーによるフロントサスペンション

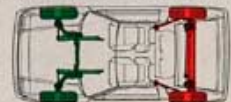


REAR:
SPACE
ORIENTED
RESPONSIVE
TRAILING-LINK
TECHNOLOGY SUSPENSION

スペース効率を追求した応答性の高いトレーリングリンク式テクノロジーによるリアサスペンション

フットワーク重視のスクエア・ディメンション

超ショートホイールベース=2,200mm、ワイドトレッド=前1,400mm、後1,415mm。これはレーシングマシンのスクエア・ディメンションにより接近した数値だ。しかも重心高は低い。こうした基本レイアウトによって、卓越した走行安定性、俊敏なハンドリング特性が達成された。



パワー伝達効率を向上。

トリポット型等速ジョイント+一体中空ドライブシャフト

FFの発展は、ドライブシャフトの進化で決まる、といえるほど重要なポイント。ホンダFF16年のキャリアは、独自のトリポット型等速ジョイントを生みだし、これを一貫生産。しかも一体中空ドライブシャフトの採用で、防振性を大幅に向上させている。



スポルテック・サスペンション。

トレーリングリンク式ビーム・リアサス

FF車の運動性能は、リアサスペンションのもつポテンシャルによって大きく左右される。ホンダは、高速直進性、接地性、限界性にすぐれる独創的なトレーリングリンク式ビーム・サスをつくりあげた。これはビームアクスルにより、路面に対しタイヤをつねに垂直に保持。リア



REAR

サイドフォースに強い
ニュートラルステア・ジオメトリー



パネルロッドをアクスルセンター上に配置しているため、サイドフォースステアは極少。しかもビームアクスルの採用により、ニュートラルステアを実現している。

リアの

アンチリフト効果を実現

制動時の姿勢を安定させるために、トレーリングリンクにブレーキのバックプレートを結合。すぐれたアンチリフト効果を生みだしている。

リアにロール応答性にすぐれる

低圧ガス封入ダンパー

軽量と剛性を両立。ホンダ独自の
一体構造モノコックボディ

超一体空間。スペイシャス・キャビン

コンパクトなボディだから、キャビンもコンパクトだろうと思うと、見事に裏切られる。「マン・マキシマム、メカ・ミニマム」という、基本フィロソフィを貫くことにより、ビッグで開放的なキャビンを創造した。流れるような超一体感が広がるスーパーインテグレートッド・デザイン。ホンダのスポーツスピリットと、先進テクノロジーが随所に息づく。走ることの歓び、操縦することの興奮が全身を駆けめぐることだろう。

パノラマスクリーン感覚の

ラップラウンド・スラントインパネ

路面を読む。最適なコースラインを予測する。良好なビジュアルのために、バードスポーツCR-Xでは低いボンネットの成果を生かして、25°に傾斜したスラント・インパネを採用。低いトライアングル・メーターバイザーと相まって、パノラマスクリーンのような広角視界を確保している。しかも大きくラップラウンドしているため、圧迫感が少なく、快適なコックピットスペースを実現している。

タイムコントロール・モジュール付

エレクトロニック・ナビゲータ

(1.5) サルーフ仕様車に装着車を設定

デュエットクルージングの歓びをさらに高めるドライブ情報システム、エレクトロニック・ナビゲータ。通常はデジタル時計。そしてマイコン内蔵によって、消費燃料、平均燃費、平均車速、走行距離の4つの情報をダイレクト表示する。さらに新機構の残燃料表示がある。また、これにはタイムコントロール機能をも内蔵。フロントワイパーのバリアブル間けつ(インターバルは3~15秒)、リアワイパー間けつ、ウォッシュャー連動ワイパー(3回作動)、残光式ルームランプ、サイドブレーキ戻し忘れ警報…と5つの便利な機能を備える。



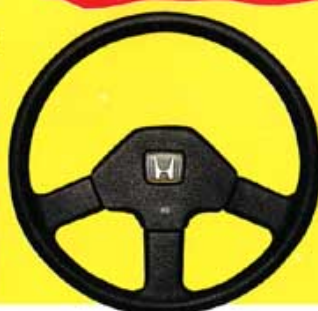
●各表示はキーを押した後、5秒間表示し、瞬時に時計表示に戻る。(2秒以上押し続けるとホールドされる)
 平均車速——リセット
 走行距離——リセット後のリセット平均車速を表示。1種の走行距離を表示。
 平均燃費——リセット後のリセット平均燃費を表示。
 消費燃料——リセット後の消費燃料を10%単位で表示。残燃料——残燃料が10%以下になると、12単位でブザー音とともに表示。

SUPER INTEG



ビュアスポーツ表現。

オーバルシェイプ・ステアリングホイール



スポーティな3本スポーク。小径で極太360×370mm。手にしっとりとなじむ。視覚的な圧迫感が少なく、5mmのオフセットセンターによって、乗降性も向上させている。



PHOTO 1.5i サルーフ仕様車(デジタルメーター、エレクトロニック・ナビゲータ装着車)アイドリング時

視認性にすぐれる

トライアングル・メーターバイザー

必要な運転情報を正確に伝えるために、トライアングル・メーターバイザーを採用。メーターバイザーを低位置にレイアウトし、両サイドをハの字型にカット。しかもメーターを奥に配置することにより、視認性を高め、少ない視線移動での読み取りを可能にしている。



先進のビジュアルコミュニケーション。

カラード液晶デジタルメーター(1.5i 2000cc 70km/h)

視覚のイノベーション。先進のメカトロニクスを駆使したカラード液晶デジタルメーター。ホンダならではのアイデアを加え、視認性を向上させている。



高級サルーン並の静かさ。

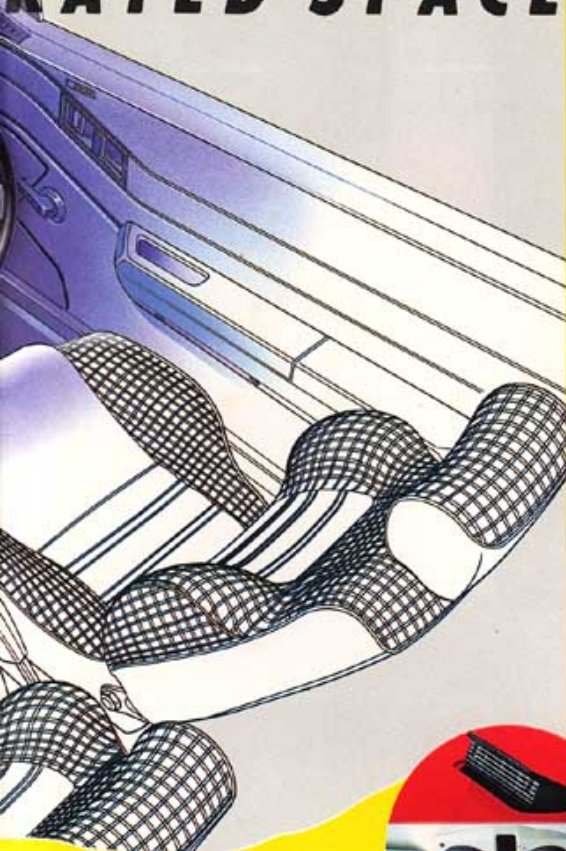
100km/hクルーズで67.0dB*(1.5i)

* Aスケール・室内中央騒音値100km/h走行・5速マニュアル車



INTERIOR

RATED SPACE



タイトなホールド性。

スポーティ・バケットシート

デュエットクルーザーにふさわしく、スポーティな走行感をダイレクトに感じていただくために、ドライビングポジションは思い切って下げられた。ペダルと同位置にまで低く設定されたヒップポイントは、地上から420mm。路面をなめるように走るスーパースタビリティ感覚が湧く。そしてファンクショナルなコックピットにしつらえたスポーティ・バケットシート。高く盛り上げたサイドサポートによって、タイトなホールドを得る。強烈な横Gにも、身体はホールドされる。15mmピッチ、180mmのワイドな前後スライド、2ピッチの微調整リクライニングによって、余計なデハイスなしに誰にでも理想的なドライビングポジションが得られる。



新鮮感覚の

ルーフベンチレーション (①②ルーフベンチレーション仕様車)

航空機のように天井から新鮮なエアシャワーが降り注ぐ。キューブでユニークなオーバーヘッドスタイルのルーフ・ラム庄ベンチレーション。風量は2段切替式。だから、コックピットにはいつも爽快感があふれ、快適なデュエットクルージングを楽しめる。



軽く触れるだけ。クラス初の

タッチスイッチ式ヒーターコントロール

ユースフルなワンタッチアクション機構 (ミスト) 付

回転式ワイパースイッチ



便利なワンタッチ起立式。

1マイル・リアシート

2人+αで乗らなければならない時のために。1マイルくらいの走行なら、着座OKというエマージェンシーシートを用意。シートバックを起こすだけの手軽さ。

ロングクルージングが楽しい。

大容量ラゲッジスペース

スポーツカーといえば、ほとんどが申し訳程度のラゲッジスペースしかもたない。しかし、バラードスポーツCR-Xは、2名乗車時で310ℓ、4名乗車時で164ℓという異例にワイドなスペースユーティリティを備えている。

※ECE基準によるホンダ測定値

緊急時自動ロック装置付

フロント3点式ELRシートベルト



マニアックな迫力サウンド。

本格オーディオシステム (注立装備)

音感人種的好みにあわせてグレードアップできるよう、電子チューナー式AMラジオ+1スピーカーを標準装備。そしてフロントに12cm×2、リアには16cm×2のスピーカーが装着可能。リアスピーカーは前席へ向けてマウントできる。



CR-X 1.5iワンマイル・2.0iデジタルメーター、エレクトロニックナビゲーション



胸、高鳴るスポーツパディ

EQUIPMENT

セミコンシールドワイパー



良好な視界に加えて、空力効果も高い。(1.5)は間けつ付。

フラッシュサーフェス・ウィンドウ



ボディ面とガラス面の段差は、3mm。大気は後方へとスムーズに流れる。

フットレスト



スポーツ走行の必須アイテム。ロングクルーズ時代の左足の定位置。(1.5)

サッシュレスタア



ガラスエリアが広く、開放感に富む。フラッシュサーフェスに寄与。

サイドデミスター



ドア上部のエアグリルからの風によって、サイドウィンドウの曇りを取り除き、側方視界を確保する。

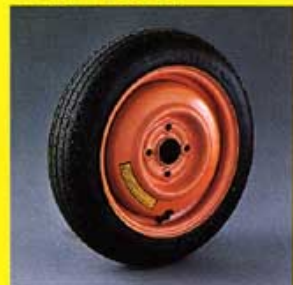
センターポケット



サングラスなどの収納に便利。格納式リッドのため、開閉時もスマート。(1.3)(1.5)(※エレクトロニッククワブ、※ターボエンジン車を除く)

テンポラリースペアタイヤ

スペース効率にすぐれ、ラゲッジルームにゆとりを生む。



デュアルエキゾーストパイプ



ライトウェイトスポーツにふさわしい低周波の野性味あふれるエキゾーストノート。マフラーカッター付。(1.5)

ダブルリンク・リアワイパー(1.5)+電熱線入りリアウィンドウ・デフォグガー



リアワイパーは国産車初のダブルリンク式。払拭面積が広く、空力的にもすぐれる。またリアウィンドウ・デフォグガーは、降雨時などのウィンドウの曇りを取り去る。

60シリーズタイヤ+14インチアルミホイール

スポルテック・サスと絶妙のマッチングをみせる70シリーズタイヤ。シャープなデザインの軽量アルミホイールとの組み合わせ。(注文要)



70シリーズタイヤ+13インチアルミホイール

スポルテック・サスと絶妙のマッチングをみせる70シリーズタイヤ。シャープなデザインの軽量アルミホイールとの組み合わせ。(注文要)



ホットラインアップ[®]

1.3&1.5i



PHOTO:1.3サンルーフ仕様車
フェンダーミラー装着車も選べます。



PHOTO:1.5iサンルーフ仕様車
フェンダーミラー装着車も選べます。

アーバンライフを
ファッショナブルに乗りこなす。1.3

自由の道へ
ハイウェイ・クルージングの楽しさを、さらに。1.5i



サンルーフ仕様車



サンルーフ仕様車



サンルーフ仕様車(デジタルメーター、エレクトロニック・ナビゲータ装着車)



サンルーフ仕様車



①電子チューナー式AMラジオ、照明付反皿&シガーライター②コインポケット③フロント・ディスクブレーキ④165/70SR13スチールラジアルタイヤ



①ハロゲン・ヘッドライト②ダブルリンク・リアワイパー(ウォッシャー付)③リアスカート④175/70SR13スチールラジアルタイヤ(5速マニュアル)・165/70SR13スチールラジアルタイヤ(3速フルオート)

