

HONDA®



ホンダのモータースは、
ついに世界のECマシナリーを制した。
世界のモータース・マシナリーだ。



CITY

TURBO

シテイは、ニュー



スにあふれてる。

ターボ車ナンバール
10モード燃費
18.6km/ℓ

こんなホットな出来事は、はじめて。シタイが、またまた燃度をアップしました。世界初のFF1.2とハイパーターボ搭載です。激的な加速力。一気に攻めた。ほるダイナミックな走り。驚くほどの低燃費。これこそホンダの考えるターボだ、との自信をみなぎらせ、いま圧倒的な速さでシタイターボが駆けだしました。時代がヒンビン反応します。ネッパワークがさらに広がります。ライヴです。衝撃的です。シタイターボです。ことし、最大のニュースです。

FF1.20

100馬力ハイパーターボ登場



瞬時に最適な空燃比に。
ホンダオリジナルPGM-FIシステム。

ライヴなレスポンスと、最良の燃費を得るために、ホンダオリジナルPGM-FIを開発しました。これは走行中のさまざまな状態をつねにキャッチする「眼」と、その情報をもとに瞬時に最適な空燃比を計算する「頭脳」と、これを正確にエンジンに送り出す「手」とをもった燃料噴射システムです。まず「眼」となる検出部に、エンジン回転数と吸気マニホールド内の空気の圧力の2つを検出し、吸入空気量を算出する「スロートデジシタイ方式」を採用。シリンダーのより近くて実際の空気量の変化に即応して検出し、タイムラグのきわめて少ない優れた応答性を可能にしています。そのほか、車速センサー、O₂センサー、スロットル開度センサーなど、計8つのセンサーを備え、走行中のクルマの状態をキャッチしつづけます。次に、「頭脳」となる制御部には、

精度が高く、多様なコントロールができる18ビットデジタルコンピュータ」を採用。そこには、走行状態に応じてマニホールドボンスと燃費が瞬時に最適になるよう、プログラムマップが何枚も組み込まれています。そして、送られた情報をもとに高精度に計算をし、最適な空燃比になるよう、燃料の量をきめ細かにコントロールします。その上、万の際にも自走できるフエールセーフシステムまでも組み込んでいます。さらに「手」となる噴射部に、「4気筒順次噴射方式」を採用。運転状態が変化しても各シリンダーが要求する燃料の量を、必ずそれぞれの吸気行程で噴射。正確な供給を行なっています。従って減速時の燃料カットなども思いきり低回転まで行なえるのです。これら3つの機能をすべてにわたって高いレベルで完成させたPGM-FIが、初めてはじめて、高出力でレスポンスが良く、しかも低燃費を誇るハイビーターホが可能になりました。



HONDA
MULTI
ELECTRONICS

ターボがこれほど低燃費だとは。
低燃費ナンバー1の實力。(ターボ車)

シタターボの登場は、圧倒的な走りと低燃費が見事に両立することを証明してくれます。燃焼効率とフリクション性能を高めた上に徹底して軽量化も図ったニューコンボックスエンジン。そしてクルージング時には希薄混合気を、また減速時には大幅な燃料カットをするなどムダのないPGM-FI。これら数の新技術が素晴らしい低燃費を実現。しかも新ストロン形状と専用のハイパーオイルが、優れたオイル消費率を実現しています。

徹底してシエアアップした、
マックスエンジン構造。

ニューコンボックスエンジンは、50%もアップした高出力をフルに引き出すために、その90%以上の部品を新設計しました。しかも新構造や新材料の採用は、各部品の強化を図りながらも、低フリクション性能と軽量化、そしてコンバインドで機能美あふれるシャープなエンジンレイアウトを実現しています。強く、しなやかで、ムダのない、いわば鍛えあげたマックス構造ともいべきものです。

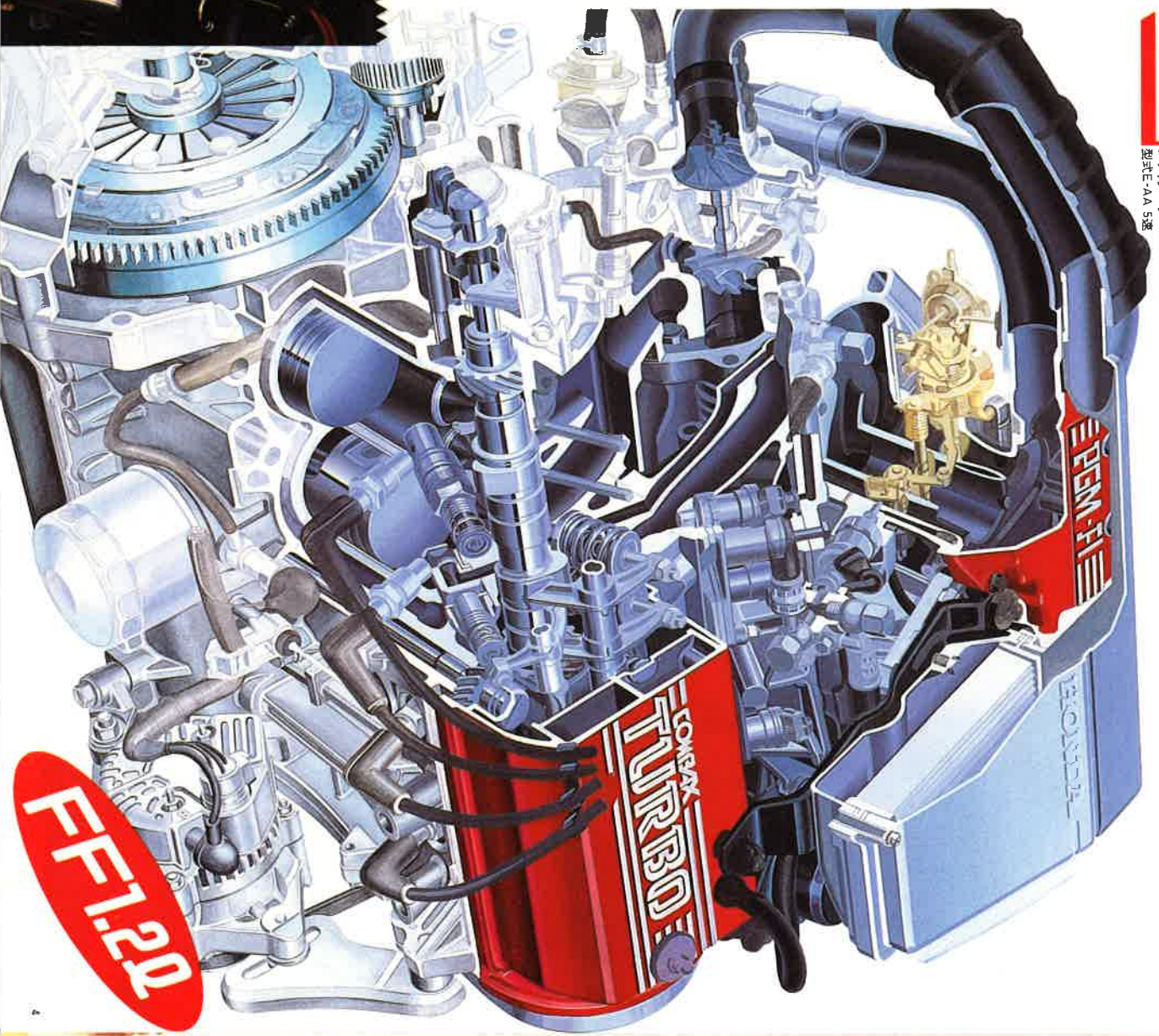
- チタニウム添加アルミ合金シリンダーヘッド 50%も増加する熱負荷に対処するため、高温での耐久性に優れ、信頼性の高いチタニウム添加アルミ合金を量産用に開発し採用しました。
- マクネシウムヘッドカバー 大幅な軽量化を図るために、4気筒エンジンで日本初のダイキャスト製のマクネシウムヘッドカバー採用。アルミ製にくらべても約1/2の軽さです。
- 樹脂製エアクリーナー エンジン直接マウントとして日本初のオール樹脂製のエアクリーナーを採用しました。小型軽量で、スベース効率も抜群です。
- 高性能新型ラジエター 高性能車にふさわしい新型ラジエターを開発しました。サイズはコンパクトであっても高い冷却性能を発揮します。
- フレキシブルバイナ付直下型キャタライザー コンボインドで、排気ガス浄化性能に優れた、直下型キャタライザーの特性をさらに高めながら小型化。ターボチャージャーとの結合にフレキシブルバイナを採用し、高回転域での振動軽減と静粛性の向上に寄与しています。



18.6 km/l
10モード燃料消費率
運輸省審査値
シタターボ
型式E-AA 5速

27.0 km/l
60km/h時燃料消費率
運輸省審査値
シタターボ
型式E-AA 5速

高密度速燃燃焼原理
COMBAX
Compact
Blazing-Combustion
Axiom



FF1.20

これがターボのフットワーク。
ハイパーサスベントジョン。

直線のつづくハイウェイから、連続するタイトコーナーへ。次々と表情を変える道路でも、シタイターボは、つねにライヴでアクティブな操縦感覚をもたらす、マクファーンソン・ストラット方式の四輪独立懸架です。しかも前後サスベントジョン・スプリングは、ハードタイヤであっても、小さな凹凸から大きなショックまで、なめらかに吸収するプロダレックス・ダンプシステム。加えてフロントには、スポーティバリエーション時などの走行性能を高める中空スタビライザーを。またリアには、ターボ・サスベントジョンの高い能力にベストマッチしたスタビライザーを装備しています。高性能車にふさわしい、総合性能の高いサスベントジョンシステムに繰りあげました。さらに重心を低めに設定し、新開発のハイパワーステアリング165/70HR12スチールラジアルタイヤを採用するなど、ダイナミックな走りと快適な乗り心地を両立させています。まさに乗る人にとってプレイする、そんなハイパーなフットワークです。

足腰の弱い名プレイヤーなんて、見たことない。 シタイハイパーフットワーク

ハードなベンチだけでは、勝負になりません。フルラウンドを戦いぬく脚力と、ここぞという時、一気にラッシュできる敏捷な動きも必要です。つまり、ターボの脚力。その完成度で実力が決まります。走り、曲がり、止まる。すべてが、ハイレベルで、見事なまでにマツチした、シタイターボ。最強のフットワークなのです。

フロント・リアが絶妙にバランスされた、
ハードなスタビライザーを装備。

ハイパーターボのビシグン・パワーに、前後にスタビライザーを装備しました。フロントは、高剛性で軽量、外径が17mmもある中空タイア。リアは、直径12mmのタイアを採用。ハイウェイクルージングなど高速時の走行安定性を向上させ、さらに、コーナーなどのターボの急激なトルク変化にも追従しているようセッティング。しかも前後を高度にバランスさせています。どんな走行状態でも、つねに柔軟でビタリと路面を捉えてはなしません。ハードでホッパな操縦フィードバックをもらいます。

ショックを自在にうけとめる、
プロダレックス・コイルスプリング。

コイル上部のスプリング径が太く、下部になるにつれ、細くなっています。これにより、ばねレートが一定でなく、ハードタイヤでありながら、通常走行時の小さなショックは細い部分で、なめらかに吸収。快適な乗り心地をもたらします。またスポーティ走行時のコーナーリングなどで大きな荷重がかかった場合は、太い部分がスダレライザーとともに、しっかりとローンを抑える効果を発揮してくれます。



クラスで初めて手に入れた。 ベンチレーテッドディスクブレーキ採用。

前輪は、冷却用の空気孔をディスクの中にもったベンチレーテッドディスクブレーキ。高速での連続したブレーキングにも、ハイレベルな耐フェード性を発揮。確実な効き味を見せてくれます。もちろん軽い踏力でなめらかに制動できるブレーキサーボ(油圧真空倍力装置)付です。さらにディスクブレーキのシューに、スチールカーブがベースの贅沢なセミダブルピンブドを採用。耐フェード性をいっそう向上させています。

新開発のハイパフォーマンステンレスHRタイヤ、 165/70HR12スチールラジアル。

ハイパーターボによって生み出されたビッダパワーも、最終的にどう路面に伝えるかで走りが変わってきます。シタイターボは、このクラスで初めて、時速195kmまで保証されたHRタイヤ。165/70HR12スチールラジアルを標準装備しました。このハイパフォーマンステイヤと、ワイドタイヤ新設計4 $\frac{1}{2}$ -Jホイールが相まって、高速走行はちろん、コーナーリングや雨中走行でもじつに剛性が高く、つねにしっかりと路面を捉えた、シッパフルな走りを見せてくれます。ハイパーの名にふさわしい、あくまでもホットで戦闘的なフットギアです。



クイックレスポンスの、 ラック&ピニオン式ステアリング。

ステアリングをロック・ツー・ロック3.4回転に設定。コーナーリングを思いきり楽しめるシャープで、スポーティなフイーリングです。

FF車の常識を変えた、 最小回転半径、4.5m。

ホンダオリジナルの等速ジョイントの採用、フロントサスペンションの絶妙なセッティングなどにより、FF小型車第1位の、軽なみの最小回転半径4.5mを実現しています。



ワイドホイールは専用のオプションです。



TOTAL AERODYNAMICS

シタイが初めてトータルに誇る空力。 トータルエプロダイナミクス。

いままでは、単にCD(抗力係数)のみの値で語られてきた空力性能。しかし実際は、CL(揚力係数)、CYM(ヨーイングモーメント係数)も含めた、トータルな空力性能が、走りの実力を決定します。シタイターボはそのいずれをも極め、トルクポーンでありながら路面に吸いつくように快走。低燃費にも寄与したトータルエプロダイナミクスを実現しました。

揚力係数 $CL=0$ 「ゼロリフト」*ゼロリフト国産車で初めて達成した、 $CL=0$ ゼロリフトを、シタイターボの高出力に見合った、理想的なバランスに設定しました。低いボンネットのエアロスロープ、ホップアップフアールフに加え、新たに大型のフロントスカートを採用。車体が浮き上がりやすくなる力、つまり揚力を徹底して抑え、高速になればなるほど路面を這うような、安定感ある走りをいっただんと磨きぬきました。
*フロント $CL_F=-0.02$ リア $CL_R=-0.05$

抗力係数 $CD=0.40$

もちろんCDだけを見ても、このクラスでトップレベルです。エアロスロープをはじめ、ボディ全体に凹凸の少ないフラッシュサーフエスボディなどの採用が、風を味方になっています。



*

ヨーイングモーメント係数 $CYM=0.02$
本来が横風に強いFF。しかも空力の中心点とボディの重心点が、ほぼ同じポイントにある、安定性に優れた設計です。*ヨーアングル6°時

まさに、風を友として走る、 フラッシュサーフエスボディ。

シタイターボは、ボディ全体に段差や突起が非常に少ない、めらかなフラッシュサーフエスボディ。このクラス初のフラッシュエレクトララス(FMG)を採用した接着クイパド、ビラーをガラスの内側に配したセンタービラー内蔵クイパド。そして、薄く使いやすいフラッシュプロパンドルなどにより、実用空力を高め、風切音を徹底して軽減しています。



へん下に伸びた大型フロントスカートは、冷却効果をもたらすとともにCLの向上に寄与。高速安定性を高めています。



シタイターボ専用の車対格ゲリルは、エアロスロープへ向けてめめらかなラインを構成。Coの向上に効果を発揮します。

HYPER COCKPIT

優れた機能に、いわばゲームの楽しさをプラス。
新発想のインストルメントパネル。

ドライバー席には各種情報を集中し、操縦感覚をライヴに演出。またアスベスト席には実用性に加え、包み込まれるようなくつろぎ感を重視しました。もちろんたくさんのトイレやボケットをもつ完全2階建ての2段フルレイアウトです。とくに新しくデザインされた円型のベンチレーション吹き出し口は、風量も多クスポンジ的な送風が可能。爽やかに開放感にあふれたインパネがシタイターボの走りをライヴに伝えます。

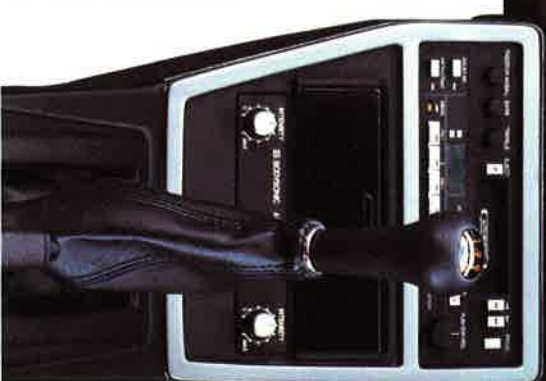
ホンダ独自のエレクトロニクス。

シタイターボ専用クラシックメーター。
 速度、回転数、そして過給圧など、つねにチェックしていたい情報をコンソックに集中させると同時に、それぞれメーターの性格に応じた、適切な表示方法を採用しました。スビーメーターは液晶デジタル式で、刻々と変化しつづける速度を1キロさきみに正確に表示します。タコメーターはグラフィカルな針先が、エンジンの回転数を連続した動きのなかで伝えてくれます。さらに、過給圧の変化をライヴに表示する液晶式のターボメーターも装備しました。メーター全体は、しやれたオレシカラークラ基調。グラフィックな走りの状況を、ダイレクトに的確に伝えてくれます。



見やすく、シンカにレイアウトされた各種警告灯。

各種警告灯は、メーターのなかに簡潔にまとめました。エンジンの油圧や、ブレーキ液の量、排気温度などの異常を、ひと目でチェックできます。**SAFETY** また、水温計と燃料計は水平移動式のメーターで見やすく表示するシステムです。



写真はホンダインジックは標準。

つねに的確な判断で ゲームをきめる。 シタイハイパーコクピット

状況を見る。展開を読む。一瞬のうちには的確な判断をくだし、次のプレイにうつる。ゲームの流れのなかで、からだ全体が、まわりと一体になる。シタイターボは、しやも高い所から見下ろすようにクルージングする、見下ろし運転感覚。だから、名コーチです。シヤードです。ダイレクトです。



シタイターボメーター
 には、過給圧の
 10%の液量を示すダイレクト
 表示は、タコメーターの針先を
 刻々と変化しつづける速度を
 1キロさきみに正確に表示します。



シタイターボにふさわしい、専用の
超太グリッド3本スローステアリング。
手のひらに吸いつくようにフィットする、ソフトタイヤの超太
グリッド。直径も370mmとスロースタイサイズの力強い3本ス
ローステアリングです。クイックなハンドリングでターボ
パワーを存分に楽しめます。



シタイターボ専用キー
フロント・リヤの両側面を
ターボエンジン、ターボ
ターボの専用キーです。

オーチオのシステムアップも楽しめる、
センタースピーカーホルボックス。
走行中、つねに手もとに置いておきたいもの
や、カセットテープなどが入るセンタースピ
ーカーを標準装備。カセットデッキやアン
テナを、ビルトインすることが出来ます。仕上げ
の美しいスピーカーとフィットするシヤ
ーボなデザインです。

フタチアなソフトワークができる、
スロースタイシフトレバー。
優れた操作性を得るために、ドライバーの
より近い位置にシフトレバーをセットし、その
ノブを大型のソフトタイに。またスロースタイ
なロンググーズも採用。

広々としたシタイターボだから、
ハイパーインテリア。

高さに充分な余裕のあるホールボーイデザイン
によって生まれた広さに加え、シタイターボは
立体として室内をとらえ、すなずみまで可能な
かざりスペースの有効利用を図っています。上
下、そして前後、左右とムダのないシステム化
された空間が広がっているのです。しかも、専
用のバケットシートや、コンビネーションドア
インジグも採用。カーペットも含めて全体をカラー
デザインするなど、機能と感覚をハイレベルにまとめあげ
たハイパーインテリアです。

サポーター性に優れた、本格的な
ハイパーバケットシート。

ハードな走行中も、前後、左右からすつぱりと包み込むよう
に腰の部分をホールボ。しかも人間工学的にも考えられ、
上半身は解放されているので長時間クルージングしても
疲れを感じません。ヘッドレストもソフトバケットで全体がカ
バーされた新デザイン。じつにスロースタイです。

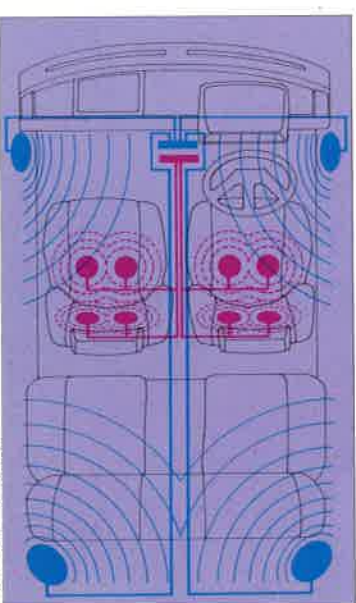
もちろんシタイターボもバケットだらけのバケットリア。
エアコンをセットすれば、毎
コーラ本を冷やせるクール
バケットをはじめ、15もの
バケットを装備しました。



シートにサウンドを組み込んだ、
世界初のボタニクスシート。

体験したこともない新しいオーディオシステムの誕生です。
シタイターボが、音楽を耳と同時に直接からだに振動とし
て聴かせる、ボタニクスシートを採用しました。美しい
再生音は、左右のドアにセットした、ワイドな音域をもつ大口
径16センチスピーカーから。そして、迫力を出したい重低音
はコンソールボックスにセットされた20W×20Wハインパワ
ーアンプが、シートを組み込んだトランスデューサーをドライ
ブ。振動に変えて、からだにダイナミックに伝えます。いわば、
コンサートホールの最前列で、音のシャワーを浴びる、あの
感覚なのです。もちろん、微妙なポリュムコントロールも
左右のフロントシートそれぞれに独立して行なえます。シタイ
ターボのライヴな走りにおさわしい、まったく違った音場が
広がっていきます。(装着車を設定)

BODYSONIC



HYPER DESIGN

ハイパワーのシンボル。
走りを感じさせるバウバールジ。
ハイパーターボの軽量化されたエアブリーチー
を包み込み、べつとボンネットの上にもりあがっ
た、いわばカコブ。空力的にも優れたデザイン
で、スタイリングの強烈なアクセントです。



シタイターボ専用の精悍なフェイス。
非対称フロントグリル。

空力特性を向上させるために、フロントグリル左側を完全にカバー。空気がより
スムーズに流れるよう表面をなめらかなフラッシュダイヤにしました。専用のハニ
カムグリルも採用して、じつにスポーチな印象です。



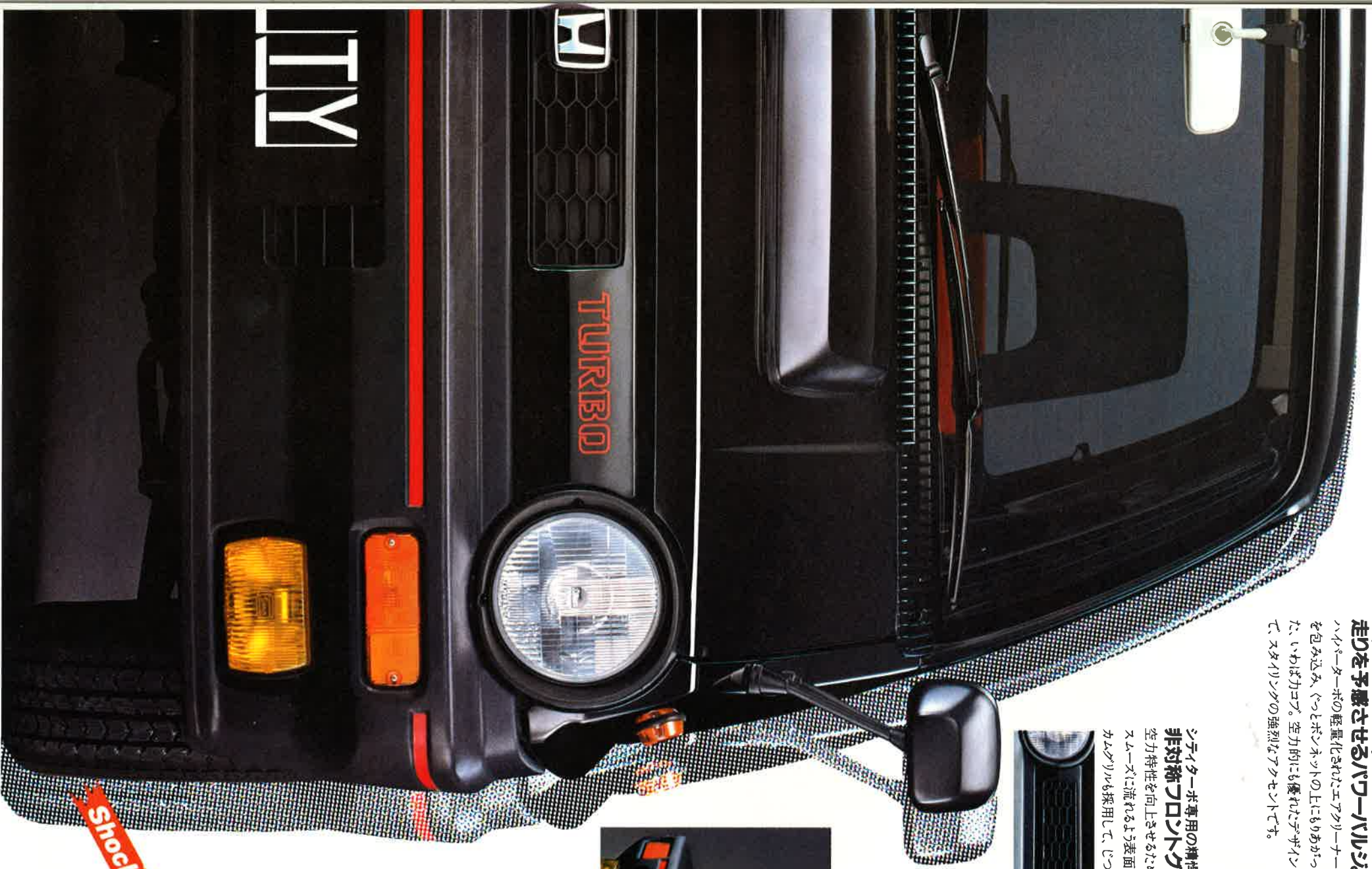
いつでも気軽にメンテナンス。
可倒式フロントグリル。
スベース効率を徹底追求したエンジンルームの、
サービスマン向上のために、ボンネットを後ヒンジに。
また、フロントグリルを前方に倒せる可倒式としまし
た。ブラグ類やラジエターの汚れなど、メンテナンス
がスムーズに行なえます。



ナイトクルージングを楽しくする
ハロゲンヘッドライト。
スポーチイ走行をダイナミックに演出する、ハロ
ゲンヘッドライトを標準装備しました。白色の
豊かな光、そして配光性の良い独特のレンズ
カットにより、ハードな夜間走行の際も前方視
界をしっかりと確保します。

アクセサリーランプ組み込み
大型フロントスカー。ト。
べつと下の方に伸びたフロントスカー。トは空気
の流れを整え、空力特性と冷却効果を同時に
向上させています。またスカー。ト部分にアクセ
サリーランプを標準装備でビルトイン。思いきり
シャープなデザインに仕上げました。CIBIEの
フォグラランプ (OPTION) も装備できます。

軽い整備ならOK。
すぐに復元する弾性バンパー。
車庫入れや、駐車などの低速時、ウツカリバン
パーを接触させても、クルペに傷をつけます元ど
おりに復元する弾性バンパーを前後に採用。一
体成型のポリプロピレン製で軽量です。



Shock

シティターボ専用でニューデザインの
アルミホイール。 (OPTION)
アルミ地が美しい、ダイナミックなデザインです。
ばね下重量を軽減し、軽快でアクティブなフッ
トワークを実現します。



軽い接触からボアやボチを守る。
ライトプロテクター&スピンカーブ。

ボチの両サイドをライトダイブのサイドプロテ
クターでカバーしました。駐車場などでのボア
の開け閉めの際、ボアやボチに傷をつけた
り、つけられたいりしません。また前輪がはね上げ
た小石などから、リアフエンダー部分を保護す
る黒のストーンガードも装備しました。キラリとひ
きました印象です。



リアワイパーと電熱線入りリアウインドウウォッガー。



払拭面積の大きなブッシングタイプ
のリアワイパーはウォッシャー付。
雨の日はもちろん、ダート走行など
の際も便利です。また電熱線入り
リアウインドウウォッガーが曇り
をとりのぞき、つねに良好な後方
視界を保ちます。

軽量でシノブな構造のサレンサー。

ハブピーダーボの大きなトルクに対応するために、フレキシブルパイプ
付大径排気管とシノブな構造のサレンサーを採用。排気抵抗を下
げ、あわせて高回転域での振動を軽減しています。また、独特の低周波
サウンズが、豪快な走りを演出してくれます。

“日射し、食べ放題”の
4-WAYスモークガラス サルーン。

優れたボチ構造が、ワイパの開口部をもつサルーンを可能にしました。
ホンダが国産車で初めて採用したスモークガラスサルーンは、強
い日射しをやさしい光にかえ、さらに、サンシェード付、チルトアップ、フル
オープンと4ウェイユース。自分だけのシーンにあわせて使いこなせます。
どんな走りにも太陽がついてくるライヴな装備です。(装着車を設定)



ユニフォームもホットに、 チューンナップ。 シティ・ハイパーエクステリア

一流選手が、最高のマテリアルを手
にすると、すごいプレイを見せてくれ
ます。ゲームの迫力が、かげん違っ
てきます。シティターボ。ダツジュす
るために、クルージングするために、
そして乗る人のために、すべてを徹
底してホットに磨きぬきました。走り
がびえます。パワーが光ります。



SPECIFICATIONS

[illegible]

部品は2年間で、いずれも期間保証です。なお保証内容については、販売店を通じ、保証書をお確かめください。

- 定期点検をどうぞ
車も1年ほど安全快適であるために、ホンダ指定の初回点検(点検料無料)および定期点検・仕業点検が必要です。
定期点検とは、6か月点検・12か月点検・24か月点検・2年に1回(自家用)行なう車両検査です。販売店、ホンダS Fでどうぞ。
仕業点検とは、乗車する前にお客様ご自身で行なう簡単な点検

SIF 訪問サービス

お忙しい方の手をわずらわせない訪問サービス。
ホビーダSFの手をわずらわせない訪問サービス。
ホビーダSFのサービスは、お客様のご希望の日時、
場所からサービスカーでお訪ねし、その場所でお車の点検・整備・
調整をさせていただきます。いわば、車のお店です。大切な
時間やお金をもたずありません。また、路上故障などの場合に、
サービスビルの制度もあります。詳細はお近くの販売店、
ホビーダSFへお問い合わせ下さい。

1

[illegible]