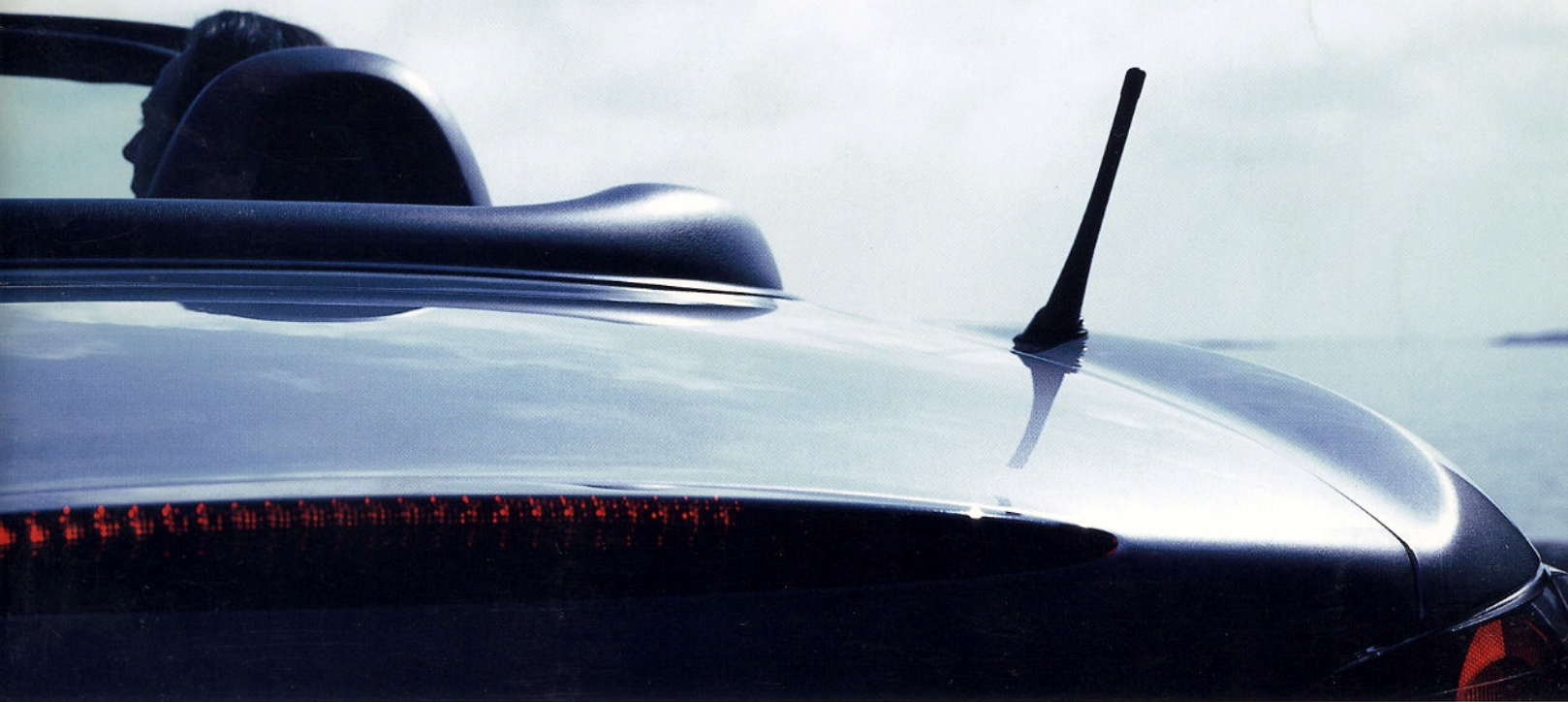


HONDA



S2000





クルマを愛する者として。



Photo: ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション



地球を走る者として。



Photo: ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション



HONDA.



Photo: ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション



新しい世紀を目前に、もてる技術と発想のすべてを注ぎ込んで、最高の走る楽しさをつくってみたい。

目指したのは、「ひとつになる」という気持ちよさの集合体です。加速、減速、旋回。思い描いたように走りつづける、クルマとの一体感、光、音、風を感じて走る、外界との一体感、そして、スポーツカーとして、高度なクリーンネスとセーフティを満たして走る、社会との一体感。

新世代リアルオープンスポーツ、S2000。いままでなかったプレジャーが、これからの地球を走ります。



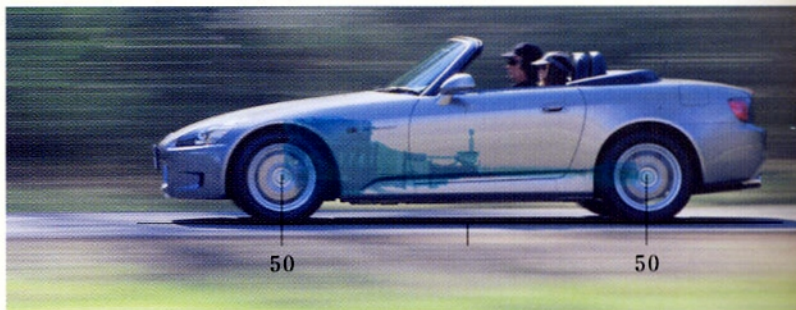
Photo: ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション







スポーツカーの魅力の源泉。それは、身体機能の増幅装置という、クルマの本質にもっとも正直であること。だからこそ、スポーツカーは人間にいちばん近いクルマでなければなりません。人と対峙する存在ではなく、人の意志を、微妙なニュアンスにいたるまで忠実に実行する。そんな一体感に満ちたスポーツカーを駆り、思い通りの走りを楽しんだとき、ドライバーの魂は無限大の喜びを感じるのです。

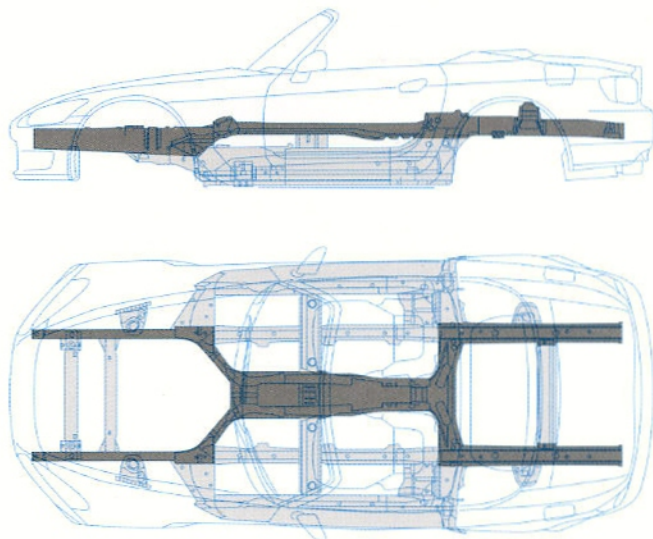


物理法則を味方に付けるスポーツカーパッケージング

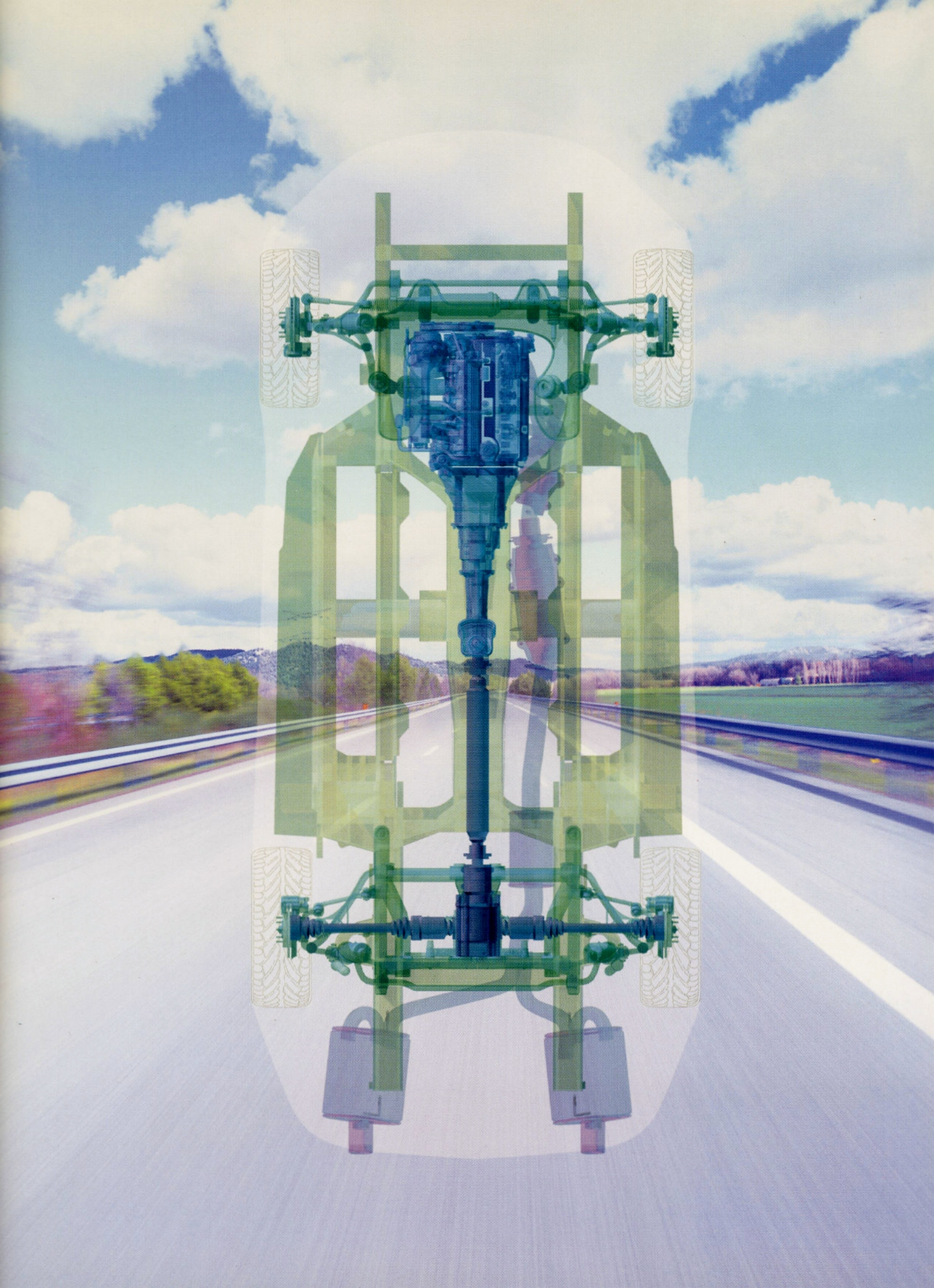
人馬一体感とは、ムチを使ったり、大きな手綱さばきをしなくても、思い通りの道筋を、思い通りの速度で走ってくれる人と馬の関係から生まれた言葉です。そんな感覚を、私たちは人とクルマの関係に求めました。馬のような意志がないかわりに、クルマの動きには物理法則という目には見えない、けれども万物を支配する強い力が働いています。最初に取り組んだのは、この“見えざる神の手”ともいべき物理法則を味方に付けるスポーツカーパッケージングの追求でした。軽量・コンパクト・低重心・理想的前後重量配分・低ヨー慣性モーメントといった、運動体としての優れた基本特性こそが、人とクルマの一体感を極めるための大前提になると考えたからです。

まず、スタートポイントとして、フロントエンジン・リアドライブ (FR) の採用を決断しました。FRは、ドライバーがみずからのスキルに応じて、クルマをコントロールする楽しさを引き出しやすいという特徴を備えています。そんなFRレイアウトの特徴を最大限活かすために、エンジン自体の小型軽量化、搭載位置の後方化を徹底的に追求し、エンジンがフロントアクスルの後方に位置するFRビハインドアクスルレイアウトを実現。加えて、バッテリー、スペアタイヤ、燃料タンクといった重量物を中心寄りに集め、50:50という理想的な前後重量配分を達成するとともに、ミッドシップ車に匹敵するレベルにまでヨー慣性モーメントを小さくしています。

パッケージングに加え、重要な基本要件になるのが車体剛性です。サスペンションを設計値どおりに働かせるために、それを取り付けるボディには、路面からの振動や、コーナリング、ブレーキで生じる反力に耐える「かたさ」が求められます。しかもS2000は、一般的にボディ剛性を高めにくいとされるオープンボディを採用しているため、十分なボディ剛性の確保は命題でした。そこで私たちは、オープンカーのボディ剛性を飛躍的に高める画期的な技術を開発しました。前後各2本ずつのサイドメンバーを、通常より高い位置に配したフロアトンネルによってX字状に連結した“ハイXボーンフレーム構造”です。S2000では、この強固なフレームに大断面サイドシルを組み合わせることで、クローズドボディ車に匹敵するボディ剛性を確保しました。



●ハイXボーンフレーム構造
補強材の多用によって剛性を得るという発想ではなく、基本構造の徹底的な見直しから生まれたハイXボーンフレーム構造。強固な閉断面フロアトンネルを介し、前後各2本のサイドメンバーをX字状に水平に連結。大断面サイドシルと合わせて、軽量化と高剛性を高い次元で両立する。



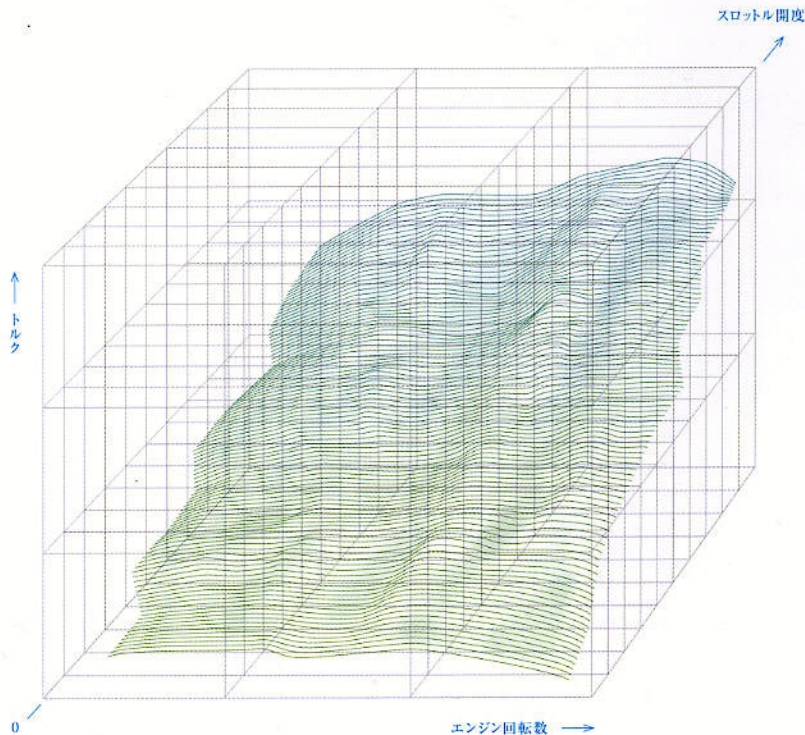
右足の微妙な動きに即応するハイレスポンス、心地いい振動、回転数によって表情を変える刺激的なサウンド、わき上がるパワー。S2000専用2ℓ直列4気筒DOHC VTECエンジンは、高度な環境性能を満たしながら、内燃機関のもつ素晴らしいエンターテインメント性で、人とクルマとの一体感を究極まで高めます。

これからのスポーツカーに相応しいパワーユニットを目指して

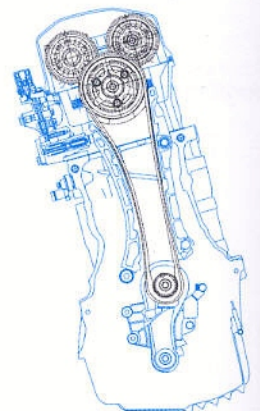
さらなる高出力と、クリーン度を目指して。市販用ガソリンエンジンとしては異例の11.7という高圧縮比に、S2000のために新たに設計したVTECを組み合わせ、その結果、平成12年排出ガス規制の規制値を大幅に下回る環境対応能力を実現しながら、レブリミット9,000rpm、最高出力250PS/8,300rpm(ネット値)を達成。市販自然吸気エンジントップレベルの、リッターあたり125PSというハイスベックを生み出す2ℓ直列4気筒DOHC VTECエンジンは、これからの高性能エンジンの規範となる最新鋭パワーユニットです。

最高出力の追求とともに重視したのは、そこに至るまでの“過程”です。右下のグラフは、一般的な2次元の性能曲線図(全開=全負荷時の値)にエンジン負荷の軸を加え、さまざまなスロットル開度におけるエンジン特性を3次元にイメージ化したものです。特徴的なポイントは、すべての領域において、ドライブフィールをスポイルするような目立ったトルクの谷が発生していないこと。これは、ピークパワーの追求とともに、スロットル開度の大きくない通常走行時の特性に磨きをかけていった成果です。全開時の胸のすくような加速感はもちろん、クルージング状態からスッと軽めにアクセルを踏み込んでいったときに俊敏に反応してくれるエンジンレスポンスは、ドライバーとクルマとの一体感を大きく向上させます。

また、カムギアの径小径化やバルブ挟み角の狭角化によってヘッドをコンパクトにし、カムのチェーン駆動化およびサーペンタイン補機駆動システムによって前後長を短縮するなど、小型軽量化を徹底的に追求した結果、従来の2ℓDOHC VTECエンジンに対し、長さ、幅、重量とも大幅な低減に成功。エンジンの小型軽量化は、運動性能向上に大きく貢献しています。



トルク特性イメージ図



●カムチェーン駆動システム
従来のタイミングベルトに代え、静粛性に優れた新開発サイレントチェーンを採用。タイミングベルト用プーリーより薄いスプロケットを介してカムギアを駆動することによりエンジン前後長を短縮した。さらに、ウォーターポンプ、オルタネーター、コンプレッサーを1本のベルトで駆動するサーペンタイン補機駆動システムも、エンジン前後長短縮に大きく役立っている。



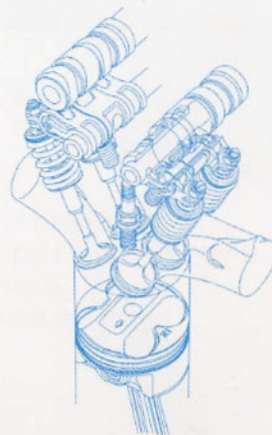
790
MCH 76

気持ちよさを極めるパワーテクノロジー

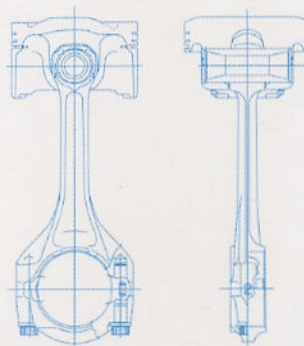
一方、どこまでも伸びる爽快な加速フィール実現のため、ローラー同軸VTEC構造をキーテクノロジーとし、さらにホンダ4輪市販車初のアلم鍛造ピストンや浸炭コンロッドといった様々な高回転化対応技術を投入。9,000rpmという、市販車トップレベルの最高限界回転数を達成しました。排気系には、4-2-1のステンレスパイプ製大口径エキゾーストマニホールドおよび高効率ツインサイレンサーを採用。低背圧化によるパワーアップとともに、スポーツカーらしい刺激的なエンジンサウンドと低騒音を両立しています。クラッチは、回転強度の高い基盤材に摩擦材を張り付けた2層構造タイプにすることで高回転化に対応。同時に、フライホイールの慣性質量を2ℓクラス最小レベルとして、アクセル操作に即座に反応する俊敏なレスポンスも実現しています。

エンジンとタイヤの間においてパワーを伝達するという意味で、駆動系の剛性は、加速時のクルマとの一体感に大きな影響を与えます。S2000は、1ピースプロペラシャフト、大径ドライブシャフト、さらにワイドスパンに配置したデフマウントにより、「右足と後輪が直結している」かのような、ダイレクトな加速レスポンスを実現しました。また、デファレンシャルには、駆動力を無駄なく路面に伝え、かつコーナーでのコントロール性を高めるトルセンLSD（リミテッドスリップデフ）を採用しています。

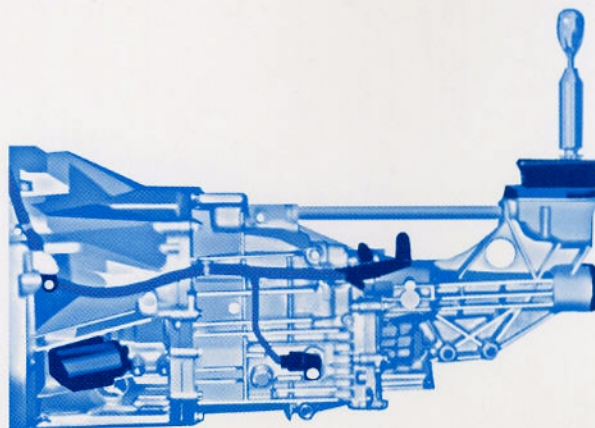
トランスミッションには、高回転・高出力型エンジンの能力を余すところなく引き出す、ダイレクトチェンジ形式の新開発6速マニュアルトランスミッションを採用しました。ギア比は、9,000rpmでシフトアップした際、高速バルブタイミングでの高トルク領域で連続的につながっていくクロスレシオに設定。IOR（Independent Output Reduction gear train 独立出力削減減速機構）、トリプルコーンシンクロ（2速）&ダブルコーンシンクロ（1、3、4速）などをもたらす手首の動きだけで小気味よく決まるシフトチェンジとあいまって、とぎれのない圧倒的な加速感と、走行シーンにあった最適な駆動力をコントロールして走る醍醐味を満喫できます。



- 新設計DOHC VTEC
カムとの接触部をローラー化したロッカーアームの採用により動弁系のフリクションを大幅に低減。また、ローラー内部にVTEC切り替えピンを内蔵させた一体構造をとることで慣性質量を減らし、さらなる高回転化に対応するコンパクトなDOHC VTEC機構としている。



- アアルミ鍛造ピストン&浸炭コンロッド
軽量&高強度を誇るアアルミ鍛造ピストンの採用に加え、コンロッド小端部をテーパ化し、慣性質量低減を実現した。コンロッドについても、浸炭処理によって強度を高め、各部の厚みを減らして慣性質量低減を図っている。



イメージ図

- 新開発マニュアルトランスミッション
シフトユニットをトランスミッションケースに直付けするダイレクトチェンジ形式を採用した6速MT。剛性感のあるしっかりとしたシフトフィールを実現している。さらに、トランスミッションケースの剛性を前・中・後部でそれぞれ最適化することで、シフト振動を低減している。

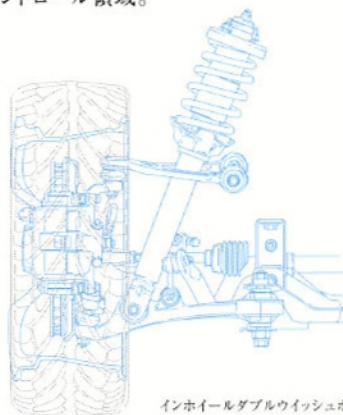






Photo: ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション

ステアリングを切るごとにワクワクするシャープな身のこなし。4本のタイヤをグンと踏ん張り、狙ったラインをトレースしていけるような厚い信頼感。そして、アクセル操作による自由自在な姿勢制御を追求したワイドなコントロール領域。そんな、かつてないクルマとの一体感を、広いスイートスポットで味わえるクルマ。それがS2000です。



インホイールダブルウィッシュボーンサスペンション(FRONT)

あらゆる速度で、一秒一秒、楽しく走るための技術

S2000が目指したのは、サーキット走行でも通用するパフォーマンスを備えつつ、より日常的な速度域でも高度にクルマとの一体感を味わえる“全域爽快ハンドリング”。

いままでなかった走る楽しさを実現するために、実際の路上で検証しながら走りカタチにしていく新しい開発手法を採用しました。まず一般道で、通常走行領域のドライビングプレジャーを、高密度に磨き上げていったのです。場所は、路面環境、速度環境、気候環境が刻々と変わるヨーロッパ。加えて、北海道鷹栖のテストコースやドイツのニュルブルクリンクといったクローズドコースにおけるテストで限界性能を極めていくことで、S2000は走行環境に応じて、さまざまな気持ちよさを実現するスポーツカーとして完成しました。



サスペンションは、セッティングの自由度が高い4輪ダブルウィッシュボーン式を採用しました。ホイール側のアーム類をコンパクトにまとめてインホイール化するとともに、ボディ側取り付け部をワイドスパン化して力学的剛性を向上。さらに、ボディにリジッドに結合した前後サブフレームを介してマウントすることにより、ステアリング操作に対してリニア、かつクイックに反応するハンドリングと、ソリッドな乗り心地をもたらします。また、ダンパーには、ロールレスポンスが高く、路面追従性にも優れた分離加圧式を採用。軽快なステアリング応答性と高い車両スタビリティを発揮します。



また、シャープなステアリング応答性を実現するには、さらにリアタイヤ側のポテンシャルアップが必要です。S2000は、専用設計したフロント205/55R 16、リア225/50R 16という前後異幅タイヤを装着。タイヤに合わせた入念なサスペンションチューニングとあいまって、俊敏なステアリングレスポンスと、安心感の高さを両立しています。標準ホイールは、精悍なデザインのアルミ製。さらに、ホンダとBBS社との共同開発による、軽量化を徹底した鍛造アルミホイールをメーカーオプションで用意しました。4本合計で標準ホイール比約-8kgと、きわめて軽量化に仕上がっています。



Photo:プロトタイプによるテストシーン

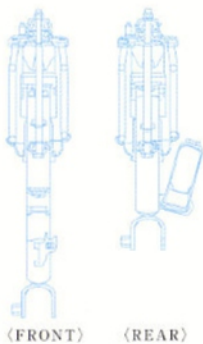
パワーステアリングは、すばやい転舵にもレスポンスよくアシスト力を発生し、しかも特性セッティング自由度の高いEPS(電動パワーステアリング)を採用。さらに、ギアレシオの最適化を図ることで、軽快かつダイレクトなステアリングフィールを実現しました。

ブレーキは、フロント16インチベンチレーテッドディスク/リア15インチディスク、および制御精度を高めたABS*を採用。優れた耐フェード性と制動力に加え、ペダル踏み込みに対して瞬時に制動力が立ち上がる優れた応答性、剛性感のあるペダルタッチで、減速時のクルマとの一体感を確かなものにします。



標準装着アルミホイール

BBSアルミホイール(メーカーオプション)



●分離加圧式ダンパー
前後ともに採用した分離加圧式ダンパーは、内部に封入した高圧ガスとフリーピストンの働きによってキャビテーションを防ぎ、あらゆる条件下で優れた応答性を発揮する。

●タイヤ&ホイール
ドライグリップやシャープなレスポンスに加え、高い安定性やウェットグリップにも配慮したS2000専用前後異幅タイヤ。標準で装着する5本スポークタイプ軽量アルミホイールに加え、さらなる軽量化を実現したBBS社との共同開発による6本スポークタイプ(メーカーオプション)も設定しています。

*ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)は、あくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転では制動できません。安全運転をお願いします。



トップを開け放ち、走り出す。頭上を気持ちよく流れていく風、ダイレクトに伝わってくるエンジン音。それらがもたらすスピード感が、ドライバーの意識を高揚させる。ふと意識を外に向ければ、四季折々に変化していく光の表情や風の匂いが高ぶった心をしずめてくれる。S2000は、オープントップによる外界との一体感をとおして、ドライバーに様々なことを語りかけてきます。

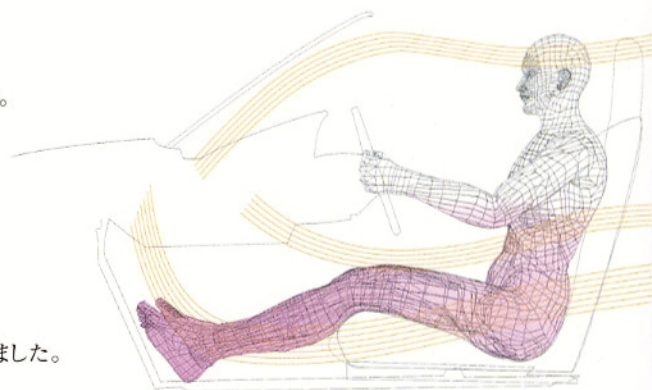


Photo: 電動ソフトトップ作動説明

もっともっと楽しく走るためのオープン

究極の一体感を追求するS2000の世界は、基本的に外に向かって開かれたものであるべきだと私たちは考えます。広い領域で味わえるドライビングプレジャー、走りを通じて外界とひとつになれるオープンなキャラクター。つまり、オープントップはS2000のコンセプトを具現化していくうえで、必然の選択でした。

そんな一体感を存分に味わうために、トップを開けて走れるチャンスをできるかぎりふやしたい。そこで、風洞試験や実車によるテスト走行によってボディシェイプをチューニング。不快な風の巻き込みをおさえ、心地良い風の流れだけを楽しめるデザインを目指しました。さらに、一年中オープン走行を楽しんでいただくため、空調システムにまで専用チューンを加えました。高い冷暖房能力をもつ高性能空調システムを基本としながら、膝や腰を集中的に暖めるミドルエアアウトレットを設定、寒い季節でも、心地よい暖かさに包まれた快適なオープン走行を楽しむことができます。操作面では、オープン走行時に最適な空調効果を選択できるオープンモードを用意しました。



オープンモード空調効果イメージ図

クローズドからオープンへ。S2000の電動オープントップは、頭上2カ所のロックを手動で解除し、スイッチを押すだけの簡単操作。しかも開閉にかかる時間は約6秒と、画期的な速さです。また、電動開閉機構を採用しながら、ユニット全体をきわめて軽量に設計、運動性能との両立を図りました。

クルマとの、また外界との一体感を追求する上で、常にドライバーが触れているシート、ステアリング、ペダル、シフトノブは、“人とクルマとの接点”として徹底的にこだわる必要があります。サイドサポートが大きく張り出したバケットタイプシートは、スポーツ走行時のサポート性能はもちろん、体圧分布にも考慮し、長距離走行時の疲労を最小限に抑える設計です。本革巻きステアリングホイールは、φ360の小径タイプ。微妙なステアリング操作ができるようグリップ部の太さと形状を最適化するとともに、滑りにくさに考慮して、表面にパンチング処理を施しています。また、芯材にはマグネシウムを使用。さらに、センターオフセットをゼロにしたうえで、エアバッグ・モジュールを小型軽量化しトータルで慣性モーメントを低減。軽快でダイレクトな操舵フィールを獲得しています。

スポーツカーのコクピットに第一義的に求められるのは、走行情報を常に把握し、的確なディレクションをクルマに与えることをサポートする“使いやすさ”です。そこで、使用頻度の高いスイッチをメータークラスターに集中配置し、さらに、6,000rpm以上の領域を特に強調して表示するデジタルグラフィックの大型回転計を採用することで、小径ステアリングごしという条件下にも関わらず、優れた視認性を確保、スポーツカードライブのよるこびを高度に演出します。

●コクピット
最小限の視線移動量、最小限のリーチで各操作を確実にできることを重視し、空調&オーディオコントロールといった主要操作系をステアリングまわりに配置。メーターパネルには、φ360という小径ステアリングごしでも優れた視認性を確保できるデジタルメーターを採用した。

Photo: ホンダ・DVDナビゲーションシステムはメーカーオプション





走りの楽しさを、いつまでも味わいつづけるために。S2000は、スポーツカーと社会との新しい関係を満たしながら、走る欲びを追求していく、新世代リアルオープンスポーツです。

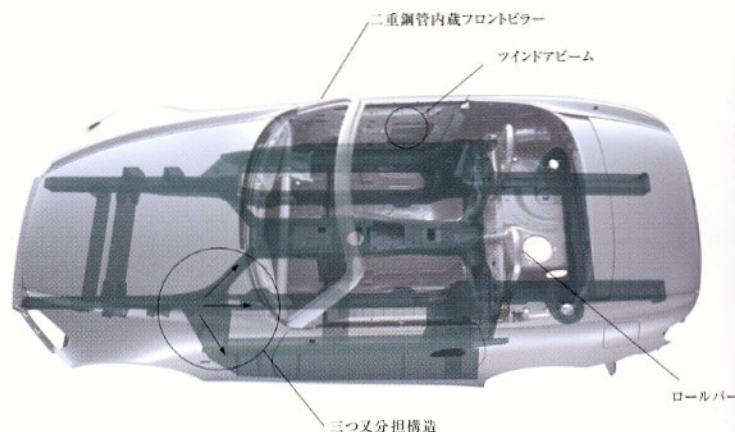


Photo:モノコックボディ説明モデル

走る楽しさを支える高度な安全技術

安全性は、すべてのクルマにとって、決して妥協できない要素です。そのためにS2000は、スポーツカーの命ともいべき軽量を保ちながら、同時に高度な安全性を追求しました。

事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティについては、「走る」「曲がる」「止まる」の基本性能をハイレベルで成立させた上で、さまざまな角度から安全性を追求しています。夜間や雨天の走行時に優れた視界を確保する、ハロゲンの約2倍の明るさのディスチャージヘッドライト(ロービーム)や、制動時の車輪のロックを防ぐABS^{®1}を標準装備。加えて、主要なスイッチ操作をドライバーの手元で行えるようにしたコックピットデザインや視認性に優れたデジタルメーター等を採用しています。



プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト(ロービーム)



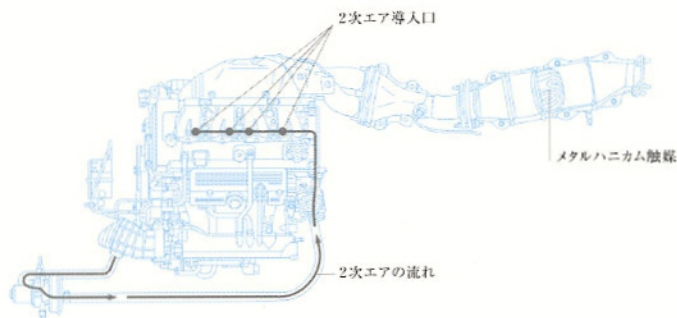
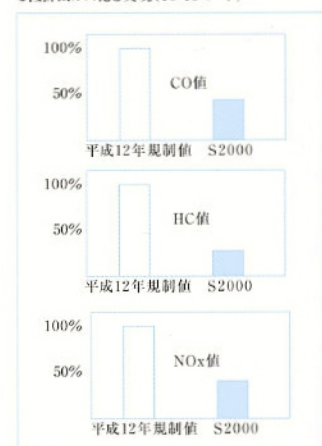
運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム(膨張時)

万一の際に乗員を保護するために、パッシブセーフティでS2000が目指したのは、クローズドボディ車にも負けない衝突安全性を獲得すること。その核となるのは前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突50km/h、後面衝突50km/h等の各試験をクリアする「全方位衝突安全設計ボディ」、そして「乗員傷害軽減装備」、「歩行者傷害軽減ボディ」の3つを柱とするGコントロール技術です。「全方位衝突安全設計ボディ」として、ハイXボーンフレーム、蛇腹状につぶれるストレートサイドメンバー、衝撃を効率よく分担させる三つ又分担構造、ドア1枚につき2本を配したツインドアビーム、二重鋼管を内蔵したフロントビラー、座席後方のロールバーなど多様な工夫により、衝突時のキャビン変形を最小限におさえ乗員の生存空間を確保しています。そして「乗員傷害軽減装備」として、シートベルトの拘束効果を高めるシートベルトプリテンショナーや衝突時に乗員にかかる急激な荷重を緩和するロードリミッター、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム^{®2}、頭部衝撃保護インテリア、ドア内蔵衝撃吸収パッドなどがさらに乗員の傷害を軽減します。また、衝撃吸収ボンネットヒンジ、衝撃吸収ワイパーピボットを採用した「歩行者傷害軽減ボディ」により、衝突時に生命に関わるダメージをもっとも受けやすい歩行者の頭部傷害の軽減にも配慮、S2000は世界最高水準の衝突安全性能を実現しています。

圧倒的な環境性能を実現するHONDA LEV (平成12年排出ガス規制適合)

どちらかを優先すれば、どちらかが犠牲になる。運動性能と環境性能の今までの常識を、S2000は先進の技術でくつがえしていきます。自然吸気エンジンで1リッターあたり125PSを引き出しながら、排出ガスに含まれる有害物質を大幅に削減、2000年10月から施行予定の平成12年排出ガス規制適合第1号車として認可されました。しかも、ホンダのもつ高度な燃焼コントロールテクノロジーをベースに、低背圧メタル担体コンバータの採用や、マルチポート排気2次エア導入システムなどにより、同規制値を50%以上下回る優れた低排出ガス化を実現しました。同時に、10・15モード燃費12.0km/ℓ、60km/h定地走行燃費19.0km/ℓという優れた燃費性能で、地球温暖化の原因とされるCO₂の排出量をも低く抑えています。S2000。このスポーツカーは、ある意味で、これからのクルマの本質を表現しているのです。

●平成12年排出ガス規制値を50%以上下回る低排出ガス化を実現(10・15モード)



HONDA LEV (平成12年排出ガス規制適合)

マルチポート排気2次エア導入システムの採用や触媒の薄肉メタルハニカム化により触媒温度上昇を促進させ、エンジン始動直後の低排出ガス化を実現。さらに、空燃比を精密に制御することで走行中の低排出ガス化を図った結果、平成12年排出ガス規制を国内ではじめてクリア。しかも、CO、HC、NOxともに規制値を50%以上下回るクリーン値を達成しています。

※1 ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)は、あくまでドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSがない車両と同様に、コーナー等では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。安全運転をお願いします。※2 SRS=Supplemental Restraint System(シートベルトを補助する乗員保護装置)SRSエアバッグシステムは、横方向や後方からの衝撃には作動しません。前方からの設定値以上の衝撃を感じたときのみ作動します。SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを着用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれもシートベルトの正しい着用をお願いします。

**SAFETY MEASURES
&
ENVIRONMENTAL SOLUTION**





Centre Ville V.L.

Notice



Photo : ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミホイールはメーカーオプション



Photo : 本革シート、ホンダ・DVDナビゲーションシステムはメーカーオプション ソフトトップカバーはディーラーオプション

Photo : ボディカラーはシルバーストーン・メタリック 本革シート、BBSアルミニウムはメーカーオプション



HONDA NAVIGATION SYSTEM



画面はハミコミ合成です。

DVDでスピードアップ。スポーツカードライビングに応える、
ホンダ・DVDナビゲーションシステム（メーカーオプション）。

未知の道で、未知の「走る楽しみ」が待っている。どこまでもクルマとひとつになって走りつづけるために、S2000には、DVD-ROMの圧倒的な記憶容量をもつ先進のナビゲーションシステムが設定されています。あいまいなキーワードでも目的地を高速検索できる50音検索や、学習機能付き施設検索、全国1,100万件の電話番号検索など、検索能力を高めるとともに、スクロール、ルート検索などもよりスムーズに。さらに、縮尺の異なる地図を表示できるツインマップ機能、ランドマーク表示、3Dマップなどのディスプレイ機能も高性能化。また、4chダイバーシティTVチューナー^{※1}（ディーラーオプション）でTV放送が楽しめるほか、VICS^{※2}（道路交通情報通信システム）にも対応しています。これらの情報を表示するモニターには、6インチワイドのタッチパネル画面を採用。見やすさ、使いやすさを高めるとともに、インテリアのアクセントとしても機能しています。



ツインマップ機能
縮尺の異なる地図を同時に表示します。
ガソリンスタンドなどをあらかじめ選択し、表示できる「ランドマーク表示機能」も装備。



3Dマップ機能
鳥瞰図を3Dで立体的に表示します。
行く先までの全体像をわかりやすく表示します。



VICS対応機能^{※2}
VICSの3メディアすべてに対応。
渋滞箇所と同時に混雑していない道路を表示します。



インターネット通信方式を採用した先進の通信機能、インターナビシステム。

インターネット通信方式を採用した先進の通信機能、インターナビシステム。インターナビシステムは、ホンダの開発した、ナビゲーションシステムとインターネットの情報網を利用する双方向通信システムです。ご家庭や会社のインターネット端末で作成したドライブプランをホンダナビゲーションシステムで受信し、目的地や経由地を簡単にセットしたり、車内からインターネット上の各種の情報を見ることが出来ます。（ご利用には、入会登録及びディーラーオプションの接続機器が必要です。詳しくはインターナビシステムのパンフレットをご参照ください。）

● 詳しい情報につきましては、インターナビシステムホームページをご覧ください。インターナビシステム情報センターにお問い合わせください。■ インターナビシステム ホームページ <http://www.internavi.jp> ■ インターナビシステム情報センターお客様相談窓口フリーダイヤル ☎0120-821439 FAXフリーダイヤル ☎0120-821285 受付時間：9時～12時 13時～17時（土・日・祝祭日・団体来店を除く）

※1 テレビ映像是停車時にパーキングブレーキをかけた後に表示されません。走行中は安全のため音声のみとなります。
※2 VICSは渋滞などの情報をリアルタイムに表示。現在、首都圏（東京、神奈川、千葉、埼玉）、大阪、愛知、京都、兵庫、長野、及び全国の主要高速道路でサービスが開始されており、順次サービスエリアが拡大されていく予定です。VICSの情報を表示するには、ディーラーオプションのVICSレーダーセンサーが必要です。詳しくは、販売店にお問い合わせください。● ナビゲーションユニットのDVD-ROMドライブは、ホンダオリジナルDVD-ROM専用です。各種ナビソフト、音楽ソフトなどは使用できません。● 安全のため、走行中はドライバーが操作しないください。● ナビゲーションのオフ機能はありますが、実際の走行時は道路交通規制に従って運転してください。● ディーラーオプションのCDあるいはMDをヘッドユニットに取り付けた場合は、オーディオリモートスイッチでMUTEをONCするとオーディオの音声と同時にNAV1の音声案内も聞こえなくなります。ディーラーオプションのCDあるいはMDを取り付ける場合は、チェンジャータイプをおすすめします。また、専用オーディオとの組み合わせ以外ではNAV1システムは作動しません。

EQUIPMENT



エンジンスタートボタン
ボタンタッチで行うエンジン始動が走りへの期待を高めます。

アルミシフトノブ
しっかりと手のひらになじむ形状のアルミノブが軽快なシフトアクションを実現します。

アルミパッドスポーツバダル
アクセル、ブレーキ、クラッチの各バダルは走り感と操作感を高めるアルミパッド付き。

サイドガーニッシュアルミプレート
オーナーの誇りを高めるアルミ製プレートをドアステップ部に装備。



灰皿 / カップホルダー
センターコンソールのカップホルダーには、着脱式の灰皿をセットできます。

専用オーディオシステム
センターコンソールには、手元でリモート操作できるリッド付AM/FMカセットオーディオを装備。

フロアフロントサイドネット
助手席足元に、小物などをすっきりおさめる収納ネットを装備しています。

トランクルーム
大人2名の1泊程度の旅行に十分な荷物スペースを確保しています。



コンソールボックス
センターコンソール後方上部にはアッパーボックス下部には飛付きリアボックスを装備。

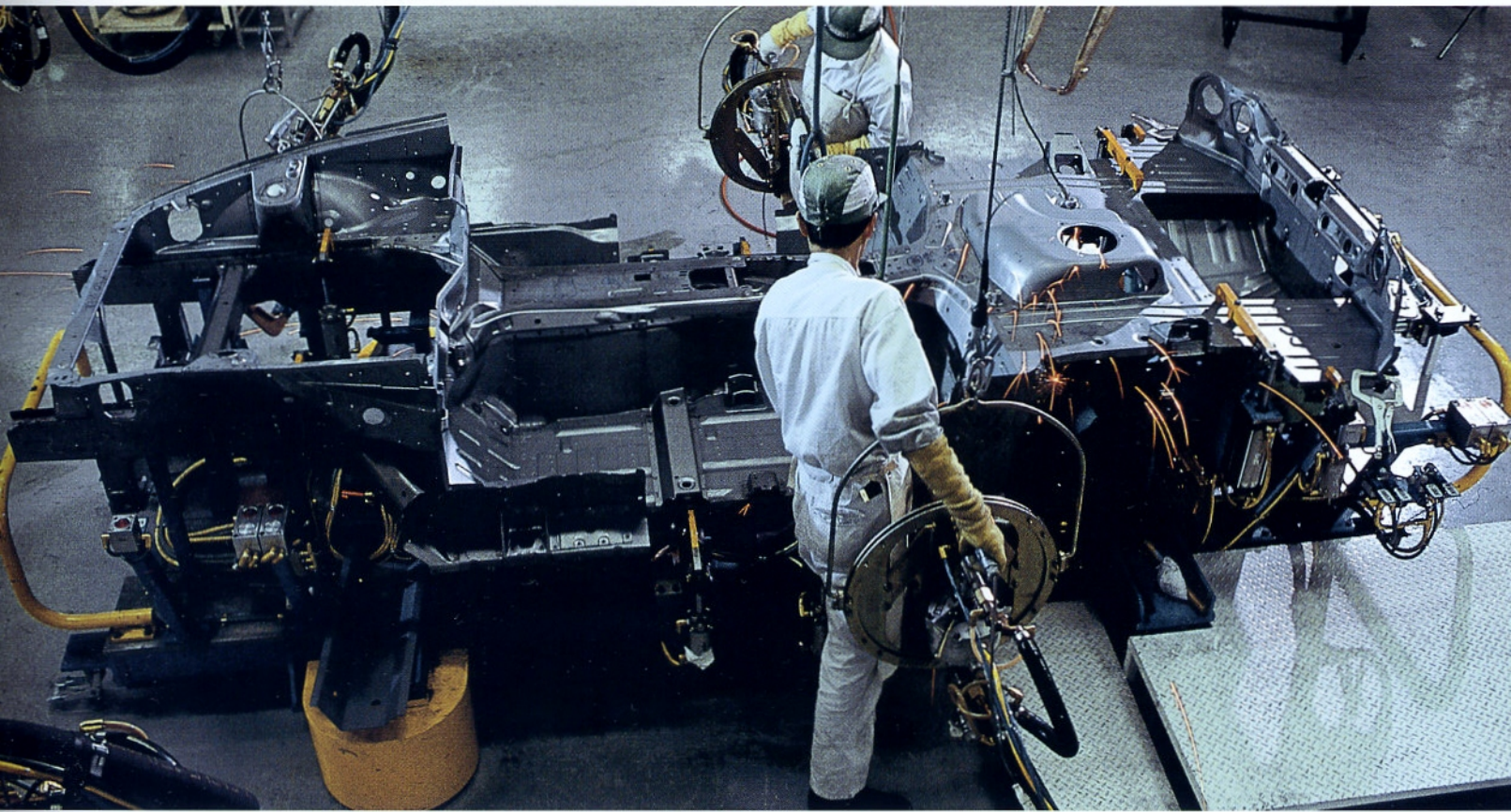
マップランプ
フロントウインドウ上部には夜間に便利なランプを装備。

デュアルエキゾーストパイプ（ツインサイレンサー）
エキパイフィニッシャーが、リアエンドの迫力を演出します。

マイクロアンテナ
コンパクトで高感度なラバー製アンテナ。

高根沢工場でのこだわり生産

ホンダ栃木研究所に隣接して、通常の工場よりもコンパクトな建物があります。高根沢工場。NSXの生産を担当することで知られる、このファクトリーで、S2000は一台一台たねんに生産されます。高度な自動化技術とクラフトマンシップの融合。さらには、環境に配慮して水性ペイントの使用に踏み切るという、ものづくりの新領域に挑んだ高根沢工場は、S2000の生産開始でまたひとつ新たなステップを踏みだそうとしています。



ACCESSORIES



Photo: ボディカラーはインディエロー・パール アクセサリー装着車



ソフトトップカバー



シフトノブ(チタン製)



ウィンドディフレクター(可倒式)



リアストレーキ



トランクスポイラー



フロントアンダースポイラー

●このほかにも多彩なアクセサリをご用意しております。アクセサリカタログをご覧ください。●詳しくは販売店にお問い合わせください。



シルバーストーン・メタリック BBSアルミホイールはメーカーオプション

モンテカルロブルー・パール

グランプリホワイト



インディエローパール

ベルリナブラック

ニューフォーミュラレッド BBSアルミホイールはメーカーオプション



シートカラー(素材)



ブラック(カブロン/ファブリック コンビ)



ブラック(本革)[®](メーカーオプション)



レッド(本革)[®](メーカーオプション)

ボディカラー



シルバーストーン・メタリック



ベルリナブラック



ニューフォーミュラレッド



モンテカルロブルー・パール



インディエロー・パール



グランプリホワイト

ボディカラー&シートカラー組み合わせ表 ●は標準装備 ○はメーカーオプション

シートカラー(素材) \ ボディカラー	シルバーストーン・メタリック	ベルリナブラック	ニューフォーミュラレッド	モンテカルロブルー・パール	インディエロー・パール	グランプリホワイト
ブラック(カブロン/ファブリック コンビ)	●	●	●	●	●	●
ブラック(本革) [®] (メーカーオプション)	○	○	○	○	○	○
レッド(本革) [®] (メーカーオプション)	○	○				○

レッドの本革シートは、シルバーストーン・メタリック、ベルリナブラック、グランプリホワイトのボディカラーのみに設定。 ※一部PVCレザー、カブロンを使用しています。

安全装備

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)
- ツインドアビーム/ドア内蔵衝撃吸収パッド
- 車部衝撃保護インテリア
- 3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト
- シートベルト締め忘れ警告灯(運転席)
- ハイマウント・ストップランプ
- ロールバー
- クラッチ・スタートシステム

快適装備

- ホンダ・DVDナビゲーションシステム
- AM/FM電子チューナー+フルジョックカセットデッキ+2スピーカー(MD/CDチェンジャー対応)
- オーディオリモートコントロールスイッチ
- マニュアルエアコンディショナー
- 電液式キーレスエントリー(ウエルカムランプ機能付)
- 電液式キーレストランクオープナー
- EPS(電動パワーステアリング)
- パワーウィンドウ(運転席側扶き込み防止機構付)
- ボディ同色電動リモコンドアミラー
- マップランプ
- 高熱線吸収UVカットガラス

インテリア

- 本革シート(ブラック/レッド)*1
- 革巻ステアリングホイール
- エンジンスターターボタン
- アルミシフトノブ
- フットレスト(運転席側)
- アルミパッドスポーツペダル
- サイドガーニッシュアルミプレート
- コンソールボックス(ロック機構付)
- カードホルダー
- 運転席&助手席シートバックポケット
- フロントネルサイドネット(助手席側)
- トランクリンク
- 電磁式トランクオープナー
- フェーエルリッドオープナー
- アクセサリソケット
- 灰皿/カップホルダー
- パニティミラー付サンバイザー(助手席側)
- ライト消し忘れ警告ブザー
- イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー

エクステリア

- プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト(ロービーム)
- マルチリフレクターハロゲンヘッドライト(ハイビーム)
- デュアルエキゾーストパイプ(ツインサイレンサー)
- 電動ソフトトップ
- マイクロアンテナ
- ▲ソフトトップカバー*2
- ▲ウィンドディフレクター

走行関連メカニズム

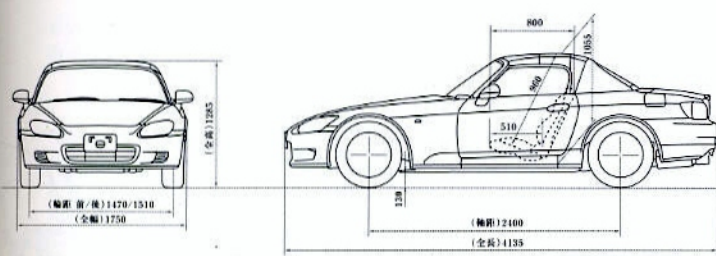
- 4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション(インホイールタイプ)
- ブレーキ フロント:ベンチレーテッドディスクブレーキ/リア:ディスクブレーキ
- トルセンLSD(リミテッドスリップデフ)

タイヤ/ホイール

- スチールラジアルタイヤ フロント 205/55R16 89V
リア 225/50R16 92V
- アルミホイール フロント 16×6½JJ
リア 16×7½JJ
- BBSアルミホイール フロント 16×6½JJ
リア 16×7½JJ

*1一部PVCレザー、カブロンを使用しています。レッドの本革シートは、シルバーストーン・メタリック、ペルリナブラック、グランプリホワイトのボディカラーのみに設定。*2'99年7月発売予定。

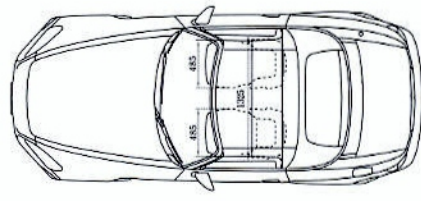
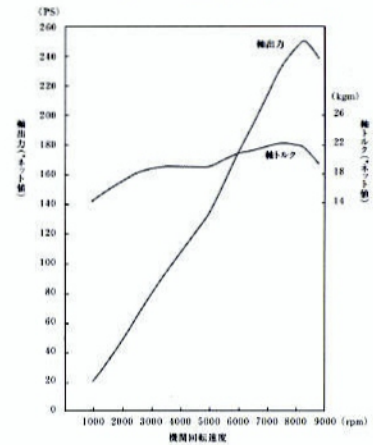
三面図(単位:mm)



車名・型式	ホンダ・GH-API		
寸法・重量	全長×全幅×全高(m)	4.135×1.750×1.285	
乗車定員	ホイールベース(m)	2.400	
	トレッド(m)	前	1.470
		後	1.510
	最低地上高(m)	0.130	
	車両重量(kg)	標準	1,240
		ナビゲーション装着車	1,250
乗車定員(名)	2		
客室内寸法(m)	長さ	0.8	
	幅	1.325	
	高さ	1.055	
エンジン	エンジン型式	F20C	
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列4気筒縦置	
	弁機構	DOHC チェーン・ギア駆動 吸気2 排気2	
	総排気量(cc)	1,997	
	内径×行程(mm)	87.0×84.0	
	圧縮比	11.7	
	燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
	使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	
	燃料タンク容量(ℓ)	50	
	潤滑方式	圧送式	
	性能	最高出力(PS/rpm)*	250/8,300
		最大トルク(kgm/rpm)*	22.2/7,500
燃料消費率(km/ℓ)		10-15モード走行(運輸省審査値)	12.0
		60km/h定地走行(運輸省届出値)	19.0
最小回転半径(m)		5.4	
動力伝達・クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム		
	変速機形式	常時噛合式	
走行装置	変速機操作方式	フロア・チェンジ式	
	変速比	1速	3.133
		2速	2.045
		3速	1.481
		4速	1.161
		5速	0.970
		6速	0.810
	後退	2.800	
	減速比(1次/2次)	1.160/4.100	
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)	
タイヤ(前・後)	前:205/55R16 89V 後:225/50R16 92V		
主ブレーキの種類・形式	前	油圧式ベンチレーテッドディスク	
	後	油圧式ディスク	
サスペンション方式	ダブルウィッシュボーン式(前/後)		
スタビライザー形式	トーション・バー式(前/後)		

*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とはほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。■モード走行時における燃料消費率の表示「10-15モード」は、都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には小型・普通乗用車で約10%程度高い値(自工会調べ)となります。■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるため、それに応じて燃料消費率が異なります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■VTEC、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。INTER NAVI SYSTEMは、本田技研工業株式会社の商標です。NAVIは登録商標です。トルセンLSDはZEXELの登録商標です。カブロンはアキレス株式会社の登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社
■速度警告ブザーは、メーカーオプションでご用意しております。詳しくは販売店にお問い合わせください。
■本仕様ならびに装備は、予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。
■本カタログの写実は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
■カラー、オプション等により納期が異なりますので、販売店にお問い合わせください。

エンジン性能曲線図



クルマに乗る人に。クルマに乗らない人に。HONDAだからできることがあります。

Environment

「ホンダ環境宣言」と地球環境保全活動

ホンダ環境宣言

社会の責任ある一員としてそのポリシーを明確にすべく、1992年に企業活動の基本方針として制定しました。人の健康維持と地球環境の保全に積極的に寄与し先進的な役割を果たすことを目標とし、その達成に努めることを宣言したもので、加えて日々の活動の中で従うべきガイドラインも列記しています。

グリーンファクトリー

生産部門での環境への取り組みの強化、その目指す姿の総称が「グリーンファクトリー」です。すでに日本の生産関連全事業所および欧米、アジアの主要生産拠点を環境管理システムの国際規格ISO14001を取得。廃棄物社外処理量ゼロレベル化、大気汚染や水質汚濁の原因となる物質を“元から出さない”こと、CO₂排出につながるエネルギー使用量の大幅削減などを目指しています。国内で技術を熟成させ、世界の工場へ展開を図っていきます。

ホンダふるさとの森

事業所やテストコースの周囲に広がる椎、ブナ、樺などの広葉樹林。1976年にプロジェクトチームを編成、以来20年以上にわたり緑の環境づくりを進めてきました。植栽総面積約35万2000平方メートル、植栽本数約54万本に達しています。この取り組みは国内に留まらず、海外にも展開していきます。

低公害・低燃費技術

つねに、社会が求める環境技術を追求してきたホンダ。その長年の経験とノウハウを生かし、世界最高水準の低公害ガソリンエンジン車「HONDA LEV」の世界展開をベースに、最も厳しいとされる米カリフォルニア州の排出ガス規制値（ULEV規制）を世界で初めてクリアした「ULEV技術」の実用化、さらにゼロレベルの数値を実現した「ZLEV技術」の早期実用化を推進しています。ガソリンに代わる代替エネルギー車にも積極的に取り組んでおり、排出ガスが最もクリーンで埋蔵量が豊富な天然ガス燃料とする「圧縮天然ガス車（HONDA NGV）」、従来のクルマと同等の加速性能や十分な走行性能、実用的な航続距離などを実現した「電気自動車（HONDA EV Plus）」、排出ガスが発生せずCO₂も極めて少ない理想の動力源である「燃料電池（Fuel Cell）」の開発、実用化を推進しています。またガソリンエンジンで世界一の低燃費を目指して開発された「ホンダIMA（インテグレートッド・モーターアシスト）システム」は、30km/ℓ（10・15モード社内測定値）以上を達成したパワーユニットです。

ソーラーカー

“ドリーム”と名付けられたそのクルマは、世界最大規模のソーラーカーレース「ワールドソーラーチャレンジ」に参戦し注目を集めました。これからのエネルギー問題を見据え、新しい技術への挑戦、近い将来の電動車両への技術フィードバックを目的に若手エンジニア中心のチームが研究開発。総合的な性能向上と綿密なエネルギーマネージメントの確立により、1993年、96年と連続優勝を果たしました。

近未来型地域交通システム（ICVS）

環境に優しい小さなクルマを地域の人たちが共同で利用するというコンセプトの地域交通システムICVS（Intelligent Community Vehicle System）。みんなでクルマを効率よく使うことで、スムーズな交通や駐車場不足の改善、公共スペースの有効活用を図ります。移動の自由と快適な生活空間を同時にかなえる、新しいシステムの実用化を目指しています。

Safety

安全性の追求と安全運転普及活動

安全運転トレーニング

安全性の高いクルマの提供とともに安全かつ快適なカーライフを送っていただくことを願い、1970年に安全運転普及本部を発足、積極的な活動を続けています。お客様を対象にしたホンダ・ドライビングスクール、企業の方向けの企業安全運転講習会といった安全運転トレーニングを、一年を通じ全国の交通教育センターで開催。専用コースでの経験豊かなインストラクターによる実践的なカリキュラムが、運転をいっそう楽しいものにします。

セーフティコーディネーター

全国の四輪販売店にセーフティコーディネーターを配置。彼らはホンダ独自の研修を受けた営業マンやサービスマンで、SRSエアバッグやABSなど安全装備に関するご説明をしたり、チャイルドシートの装着法、ドライブ前の点検方法、車庫入れや縦列駐車のコツといった運転に対するお客様の悩み、不安などにお応えいたします。

ホンダASV

運輸省ASV（Advanced Safety Vehicle=先進安全研究車）計画に参加。豊富な経験と成果を踏まえた独自の技術アプローチで、歩行者保護の視点から事故の防止と傷害の軽減を追求した「ホンダASV3号車」を発表しました。

Welfare

より多くの人々に移動する自由を

アルマス・シリーズ

自撮車：好きなときに好きなところへ自由に出かけられたら、という思いをカタチにしました。車いすの方が楽に乗り降りができるように、ドア開度を大きくしたり、トランスファーボードなどを装備した多彩な機能を搭載しています。介護車：乗り降りがスムーズにできる助手席回転シートや操作も簡単な車いす収納装置などで、ご本人はもちろん、介護の方の快適なドライブもサポートします。

ホンダ・テックマチックシステム

身体に障害を持つ方々が便利に快適に運転できるように開発されたシステムです。両足の不自由な方への手動運転装置、片手の不自由な方へのハンドル旋回ノブ、右足の不自由な方への左足用アクセルペダルをはじめ、身体状況に合わせてさまざまな機能部品もご用意しています。

ホンダ・フランツシステム

両上肢障害者の方のための、両足で運転ができるシステム。ドイツで開発以来ヨーロッパで高い評価を得てきたものに、開発者フランツ氏から直接技術指導を受けたホンダが独自の技術を加えさらに使いやすく発展させました。足のペダル回転運動でステアリング操作をスムーズにできるこのシステムを提供できるのは、国内ではホンダだけです。

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。

- 交通法規を守り、心に余裕をもって安全運転を心がけてください。
 - 乗車中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。
 - SRSエアバッグシステムを装着した車に乗る際も必ずシートベルトを着用してください。
- SRSエアバッグシステムは、シートベルトを正しく着用することで本来の効果を発揮します。

安全で快適なカーライフのために。

- 保証期間は、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。
- また、ホンダが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。
- なお、保証内容は保証書、またはホンダ販売店にてお確かめください。
- 安心できるカーライフのために、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

- 駐車時にはエンジンをとめましょう。
- 急発進・急加速をさげましょう。
- 日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

キャッシュバック&チャリティ

ホンダCカード


便利とお得がグーンとふえた。
毎日のお買い物も、ポイントになって
キャッシュバックされます。

もっと便利
今度はホンダ二輪販売店でも使える!

もっとお得
今度はクルマの車検時にも、バイク新車購入時にも
キャッシュバックされる!

【毎日使うカードが、チャリティ活動に役立てられます。】

会員募集中



充実のカーライフをサポートする、ホンダのネットワーク。

快適で、しかも個性的なカーライフを満喫していただきたい。そんな願いから、ホンダベルノ店では、お客様に満足していただけるサービスを、様々な分野から提供させていただくために、そのネットワークの翼を、日々、広げています。

HONDA DRIVING SCHOOL

- 初心者の方からベテランの方まで、無理なく運転の技術とセンスを高めていただける、ホンダ独自のカリキュラムによるドライビングスクールです。



HONDA CREDIT

- ホンダベルノ店では、快適なカーライフのお手伝いとして、「ホンダ・クレジット」をご用意しております。
- ※ホンダ・クレジットは、ホンダ・クレジット・サービス株式会社にて提供されています。ご利用は対象車種に限ります。



HONDA CAR LEASE

- ホンダリースは、個人・法人にかかわらず、資金の有効な活用はもちろん、経費処理も可能な注目のカーリース・システムです。



HONDA CAR ACCESSORIES

- カーライフを個性的に演出していただけるよう、ホンダアクセスでは、ホンダ車との同時一体開発によるベストフィットデザインと高い機能性をもつカーアクセサリーをお届けしております。



FASHION & GOODS

- ホンダモータースポーツのスピリットが息づく「ホンダコレクション」のウェア&グッズは、ホンダダイレクトマーケティングがお届けしております。



詳しくはホンダベルノ店にお問い合わせください。



取り扱い車種：NSX / プレリュード / S2000 / インテグラ・シリーズ / HR-V / セイバー / CR-V
トルネオ / オルティア / キャバ / オデッセイ・シリーズ / ステップワゴン / ロゴ / パートナー
お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店、または下記 お客様相談センターまで。
本田技研工業株式会社 お客様相談センター 全国共通・フリーダイヤル ☎0120-112010 (受付時間:9時~12時 13時~17時)
■インターネットでS2000の情報をお伝えしております。S2000ホームページ <http://www.honda.co.jp/S2000/>

このカタログは、
古紙配合率40%の
再生紙を使用しております。

HONDA
本田技研工業株式会社
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号
本カタログの内容は1999年4月現在のものです。
99S-K-904N




VERNO