

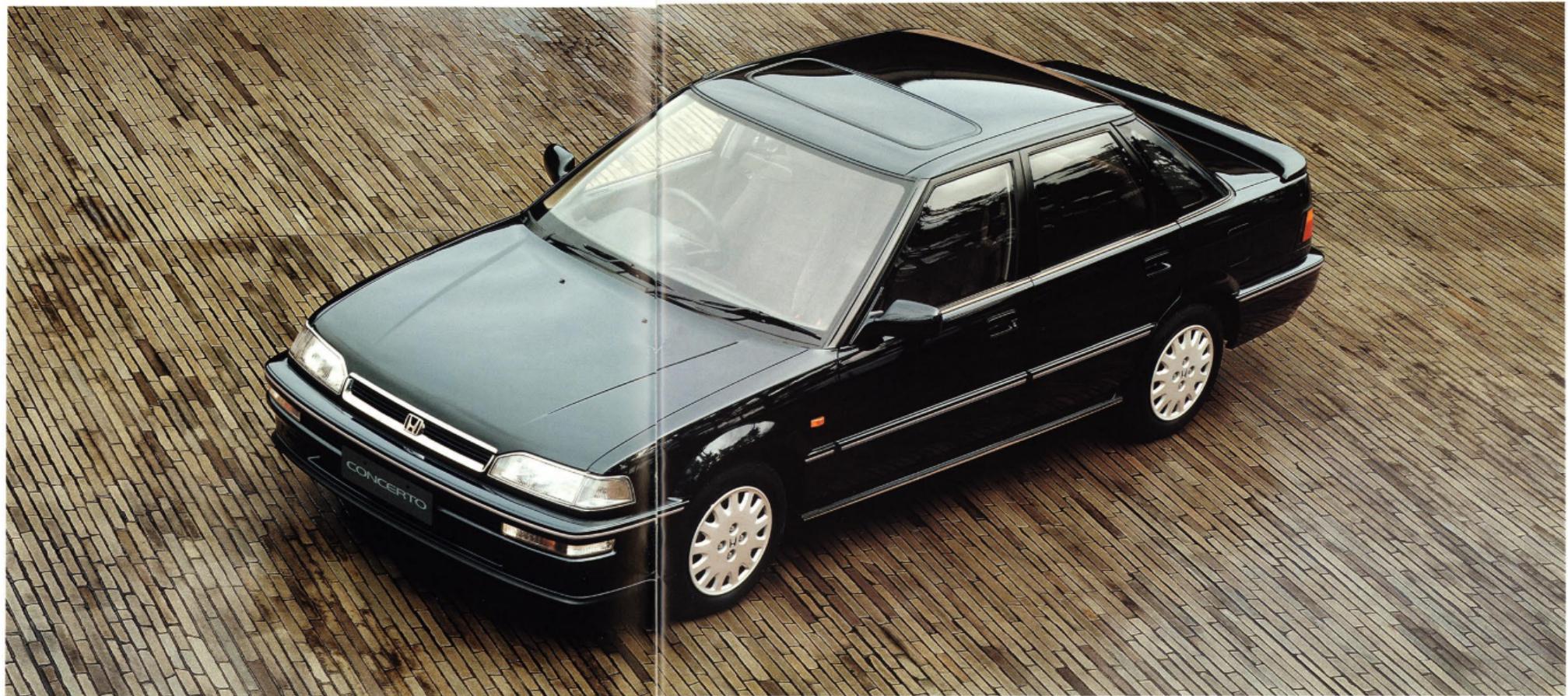
ヨーロッパの香りはさらに深く。
新鮮な走りのシルエット。



JZ-i
16•16VALVE PGM-FI
4door sedan

新たに誕生した4ドアセダン JZ-i.

ハイマウントストップランプ内蔵リアスボイラーをはじめ、
ブラックインテリアや革巻ステアリングなど流れる専用装備を備えました。
しかもエンジンは、爽快な走りを生むPGM-FI仕様。
まさにヨーロピアン・スポーツ感覚あふれる新鮮な個性です。



豊かな才能が放つ高質の輝き。
セダンの新しい躍動感。



JX-i
1.6ℓ 16VALVE PGM-FI
5door sedan

5ドアセダンは、ヨーロッパでとてもスタンダードなスタイル。
国境越えなど、広い行動範囲に応える豊かなユーティリティがその理由です。
5ドアセダンJX-i. 6ライトが際立つフォルム、
充実の装備、そしてピックなラゲッジルームに限りない可能性を秘めて、
新しいセダンスタイルを提示します。



内に秘めた革新のポテンシャル。
さりげない時代の知性。



JX-i
16V 16VALVE PGM-FI
4door sedan
REALTIME
4WD-A.L.B. INTRAC

正統なセダンフォルムに、最上級の装備を満載した
インテラク JX-i しかし最大の魅力は、その優れた運動性能
——新4WDシステム「インテラク」にあります。
4WDとA.L.B.(4輪アンチロックブレーキ)の高次元融合
確立した走破性と静かな制動性能を發揮します。



AMENITY FOUNDATION① CABIN

質のよいものたちにつままれて過ごす、心地の良い豊かな時間。それと同じ気分で、クルマとつきあえたらいいですね。

コンシェルトのインテリア。限りない良質さと快適さを求めたその空間には、人々が暮らしに求めている新しい豊かさがあります。だから何よりもご注目いただきたいのが、品質の高さとつくりの良さ。その出来映えは、豊かなクルマ文化を育んできたヨーロッパの人々をも納得させるほどのレベルです。

素材、デザイン、カラー、そして仕上げ…。そのひとつひとつを基礎からみつけたコンシェルト。そこに座る人すべてを、いま格別のアメニティでもてなします。



Photo: A.Y.JX 本革シート装着車

人が中心のインテリア発想。
格別のアメニティでもてなします。

人間の感性を最優先したインテリア。コンシェルトの、快適さへの主張です。

居住性の基本となる、シートのクオリティを最重視。コンシェルトのインテリア「コンセプト」を象徴するのが、高いクオリティを語るシートです。人間重視の設計から生まれた大きなシートサイズ、厚みのあるクッション…。特にフロントは、座面に適切な剛性感を生むスプリングジャーを採用。サス、形状、構造すべての面から研究を重ね、長時間走行でも疲労の少ない高性能シートを実現しました。シート表皮度は、フルモケットをはじめ上質な素材を軽巡。しかも、落ち着いた色の中に明るい色をカーミックタス(?)した、ヨーロッパ感覚が漂り、上質な空間を創造しました。高度な新設計・新製造技術で、本革(?)のしわとした高質感を表現したメタバギー、あたたかく質感と確かなタッチが、豊かなくつぎの空間を演出します。



Photo: A.Y.JX ドラム式ブレーキ

15ドアグランクラス初の先進接続、電動パワーシートを採用。室内、室内向外ももちろんのこと、ヘッドクリアランスをたっぷりとするために、室内高も十分に確保しています。しかし、単なる数値で表される広さではなく、快い開放感や包まれ感が得られます。また、JX-Jには横幅支持力の強弱を調整できるシート・サポートを装備。長時間走行での疲労の軽減に貢献します。

上質なヨーロピアン・テイストで満たしたインテリア。



ユーティリティ空間に求めた高性能。

4ドアセダンのトランクルームは、420L(?)の大容量。ロングツーリングにも十分に応える広さを確保しています。開口部はエンジンの直上から開く下見切り构造。重い荷物の出し入れに配慮しました。また、トランク内は出っ張りが少なく、スペースを有効に利用できるフラットフロア。便利なトランクルーム照明も装備しています。(www.toyota.jp/jzx100.html)



Photo: A.Y.JX



良質な、もうひとつの生活空間。
ここには、共感できる豊かさがあります。

DRIVING FOUNDATION ② PLEASURE

もっと走り続けていたい。
そんな気持ちをいたかせるコクピット空間を、コンシェルトはめざしました。その際、設計の基本となるのが広さと視界。コンシェルトは、ドライバーの自然な座姿勢をベースに、高さ方向にもタップリとした広さを与え、そしてワイドなグラスエリアによって爽快感あふれる視界を確保しています。

また、視認性をひときわ高めた大きいメーター類、さらに各種スイッチやレバー類にも、人間工学的配慮にもとづきもっと使いやすい形状とレイアウトを与えました。窮屈たる豪華さではなく、洗練に求めた豊かさ、走らせるたびに愛着が増していくコンシェルトのコクピット空間です。

**その時間を、その距離を、
最上の遊びにする爽快なコクピット空間。**



Photo: AP/AF/フォートエアコン/ホンダジャパン



視認性と操作性の追求。
人の五感を見つた操縦空間です。

機能美を語りかけるコンシェルトの操縦空間。インストルメントパネルのデザインを室内トータルに考えたラ・プラクティカル・デザインの採用で、お自然な一体感を生んでいます。視認性の高い大型メーターの採用、メーター部周辺に集中レイアウトされた運転操作系スイッチなど、見やすさ・使いやすさを第一に考えました。また、スイッチ類の感触も十分にこだわり、人の気持ちはそのまま健速し、高い質感にあふれたコクピット空間が生まれました。

ワイドなグラスエリアによる超広視界を実現。

シックにブラック処理されたピラーヤ、6ワイドウインドウの採用などにより、開放感あふれる全周囲グラ

配達して、後席の足もへ直接暖風を送るアヒーター(足)(足)を装備。車室内をトータルに考えた、優れた空調システムを実現しました。ヒーターコントロールは、ヨーロッパ式スイッチ(ヨーロッパ)。

運転中でも自然な動作で調整が可能です。
快適さを高める、高性能エアコンディショナー(高性能)

クルマと一緒に設計することで、ガラス面積の広いキヤビンも十分な保暖性能や高い静音性などを実現しました。特に、1.6G車には、高精度8ビットマイクロコンピュータを採用したフルオートエアコンディショナー装着車を設定(ヨーロッパ)。ワンドッチで温度設定ができるマイコン制御で、お好みの細かなコントロールで室内をいつも快適に保ちます。

空調に求めた、高い品質。

コンシェルトは走行中に爽やかな外気を直接導入できるラムエアチャージションを運転席側、助手席側は採用。さらにその効果を高めるために、アシビコヒートシングル部にエアアウトレットを設けなど、快適さを高めています。

サイドウインドウのくもりを

防ぐ独立ダクト式サイドミラー、さらにはゲストへの

スムーズ・ドライビングをめざす
数々の快適なパワーシステムを採用。

深い、ゆとり限りない爽快感にあふれた走りの実現へ。コンシェルトは数々の先進・ワーストレスを身につけました。「快適さはクラスを超えて求められるべき」という、コンシェルトの基本思想を息づかせスマート・ドライビングのための高質な装置群です。



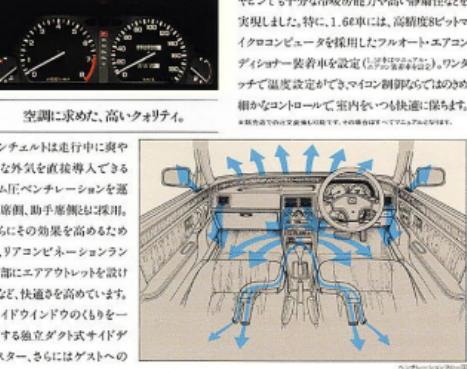
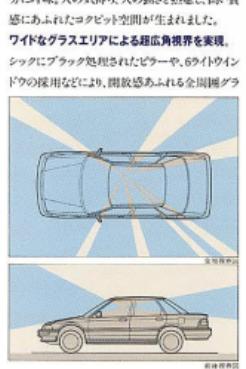
油圧反応感知式ハーフスチアリング(半袖機械付)。

全車に標準装備。車庫入れなど低速時には軽く、中・高速時には発生する負荷に応じて、しっかりと操舵フィーリングをもたらします。ドライバーの体格や姿勢に応じて最適なステアリング角度が選べるチルト機構付です。また、ステアリングホイールは、洗練の3本スポーク(3B)。なかでもJXには、スポーティな半巻ステアリングホイールを採用しました。

電動リモコン
ドアミラー(AMR)

運転席か助手席の操作で、ミラーの角度調整が可能。ドライバーが暫時なくして車外でドアを開けたときに、ドアミラーは自動的に外観が際立つボディ同色のカラードアミラーに切り替わります。

全車、駐車待ちなどの間に便利な可倒式。さらに、JX、JX-Sはその機能までリモコン操作で扱える電動格納式としています。また、コンシェルトは、この他にも「ワーウィンドウ(窓)」、「パワードロップ(窓)」、「キレスポンダー(窓)」など充実した快適パワー装置を採用しています。





人を心からなごませてくれる操縦空間。
その心地よい一体感は、遠くへと人を誘います。

NEW SOLID FOUNDATION ③ BODY

しゃきっと端正な、まさにヨーロッパ感覚にあふれた、コンシェルトの新鮮なセダン・シルエット。しかしその内側には、ニューソリッド・ボディと呼ぶにふさわしい剛健さが秘められています。

事実、コンシェルトはボディのつくりこむクルマの本質を語る部分と考え、きわめて高い剛性とクオリティを求めていました。

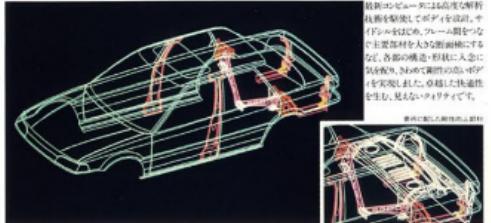
耐久性は言うにおよばず、乗り心地や静粛性など居住空間の快適性の向上、さらには上質な走りのフィーリングの実現に大きく貢献するからです。

コンシェルトのボディ、そこには“美しいシルエットは、鍛えあげられた肉体によってつくられる”という言葉をほうふとさせる力があひます



豊かなセダン・フォルムを支えているのは、入念につくりあげた剛健なボディ。

乗る人を包み込む、高剛性モノコックボディ。すべての高性能の基本です。



最新コンピュータによる高度な解析技術を駆使してボディを設計、ナビゲーション機能を備えたフレーム剛性をさらに上げるために車両全長にも剛性を注入。各部の構造、特にドアに入力された剛性を実現しました。この結果剛性をもたらす車内空間は、これまでの車種よりも広く、居住空間を広げました。

コンシェルトは、ホンダ独自の車内音響遮断技術—Dynamic Optimized System Analysis—to的で開発したドア内板の形状を専門家が考案。ドア内板の形状を変えることで自然な解説される剛性の手法により、結果的に振動・騒音に対応できました。

たり、フロアまわりの拘束化を図るなど、ボディ剛性を一層強化する視点から始め、上級車に比肩するハイオーディオシステムを完成させました。

徹底した吸・遮音設計が、心地よい静かさを実現。静粛性についても、高いボディ剛性の確立に加えさまざまな技術を投入しています。徹底的にフレーム構造を強化したフルアードや三重ドアアル等の採用により、風切り音や車内の風渦音を低減。また、高密度な遮音材の使用や遮音性の高いワックス構造によるなど、数々の新技术を導入しました。

●コンシェルトは、ホンダ独自の車内音響遮断技術—Dynamic Optimized System Analysis—to的で開発したドア内板の形状を専門家が考案。ドア内板の形状を変えることで自然な解説される剛性の手法により、結果的に振動・騒音に対応できました。

入念な進歩が生む、高質なボディ。

コンシェルトは、塗装には入念な処理を施し、ボディの高い品質を裏付けています。最新設備を最前端の塗装技術による、つやかげで美しく、しかも耐久性にも優れたボディ表面。特にクルマづくりの基礎を徹底的に审视し、防錆対策には細心の配慮を施しました。また、下塗工程の段階から均質化を実現。そして、防錆ワックス塗布やボディ下面の全面アンダーカーボー処理。高品位な輝きと美しさにあふれた、信頼性の高いボディをコンシェルトは実現しました。

そこに、洗練のヨーロッパ感覚。新しい快適思想が生んだ、新しいフォルムです。

長い道路でも快適な運転ができるボディサイズを基本としたがら、乗る人すべてにゆとりの居住空間をもたらすために、コンシェルトは、高い全高とワイドトレッド＆ロークボイールベースを高次元で融合した、新しいフォルムで誕生しました。さらに、シックにブラック処理したビラー＆ライトカウルをはじめ、全周囲グラスエリアの新鮮で爽快な印象は、まさに上質なヨーロッパ感覚。正確なセダン・フォルムを引き立てる中にも、新しい感性の息吹を鮮烈に印象づける力強く豊かなシルエットです。



Photo: ADP/Asahi Shimbun



鮮やかな時間を生む、上質のパフォーマンス。
新しい自分の速度が見えてきます。

SILKY

FOUNDATION ④ PERFORMANCE

インテリア空間から、それを包み込むボディに至るまで、徹底したつくりの良さと上質さで貢いたいコンシェルト。その快適さ、豊かさのレベルが高水準であればあるほど、それに見合ったハイレベルな走りが不可欠となってきます。そこでコンシェルトが指名したのは、ハイパー16バルブエンジンと4輪ダブルウイッシュボーン・サスの絶妙のコンビネーション。素晴らしい資質をもつ、このホンダ独創のメカニズムを、よりなめらかで上質な走り味をめざしてファインチューニングしました。

それは、まさにシルキーフィール。これまで一部の上級車だけのものとされていた、豊かで洗練された走りの世界です。



ハイパー16バルブエンジンと
4輪ダブルウイッシュボーン・サスが創る上質の走り。



HYPER 16 VALVE ENGINE

高出力にして高効率。豊かな躍動感を
求めた、パワーへの回答です。

高性能ハイパー16バルブエンジンを全車に搭載。このエンジンの特徴は、吸・排気効率と燃焼効率をハイレベルで両立する気筒内センタープラグ方式を、1本のカムシャフトで成し遂げた。独創のメカニズムによります、これまでに未だの高精度・高信頼性で確かな性能をもつホンダに匹敵する高出力を発揮しながら、低燃費、軽量、コンパクト化を達成。さらに、4連ポリ構造のアルミニシリンダーブロックや軽量・剛性高ブロードピストンなど、PGM-HG(エフューエル)と相まって、さまざまな状況下で最高・高密度燃焼を生み出します。

されるすべての資質が、きめ細やかで高次元・高密度に詰められています。

■バルブ・クロスフロー方式 1気筒4バルブ方式が、ボア径に対する最大限のバブ面積を確保。さらに直進効果をフルに活用できるクロスフロー方式と組みて、理想的な吸・排気効率を達成します。

■セターブラグ・バントーフル燃焼室 コンパクトで、しかも最適なバルブ角度を設定できるバントーフル燃焼室。センターブラグ方式により、高燃費比で優れた燃焼効率を実現します。

■PGM-CARB・電子制御キャブレーターシステム 水温・吸入圧・回転数などをセンサーで正確に感知。常に空燃比を高精度コンピューターで制御することで、小気味よいレスポンスと低燃費を実現します。また、デュアル・キャブ仕様は大口径のCVキャブレーターを2本装、ナチュラルなサス

と出力アップを実現しています。

■PGM-CARB、
FUEL INJECTION SYSTEM 高精度・高信頼性で確かな性能をもつホンダ

に匹敵する高出力を発揮しながら、低燃費、軽量、コンパクト化を達成。さらに、4連ポリ構造のアルミニシリンダーブロックや軽量・剛性高ブロードピストンなど、PGM-HG(エフューエル)と相まって、さまざまな状況下で最高・高密度燃焼を生み出します。



最高出力:
(リッター/秒)
120PS / 6,300rpm
最高トルク:
(キロメートル)
14.0km / 5,500rpm



最高出力:
(リッター/秒)
105PS / 6,300rpm
最高トルク:
(キロメートル)
14.8km / 5,000rpm



最高出力:
(リッター/秒)
91PS / 6,000rpm
最高トルク:
(キロメートル)
16.4km / 5,000rpm

DOHCに追跡ハイパー&ハイレスポンス。全般的トルク特性をもとに、燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。

全機種わんぱくフルなトルク特性をもとに、燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。

全機種わんぱくフルなトルク特性をもとに、燃費を実現。ライドアバウトの低燃費を実現。

洗練された、なめらかな走行フィールを語りかけるロックアップ機構付4速オートマチック。(HYPER16V)
なめらかで俊敏な発進・加速性と、俊敏な操作性を実現。ロックアップは走行時に自動的、広い領域にわたるキックダウン制御で、スマートなレスポンスと低燃費をもたらします。また、メーターパネルにATポジションインジケーターを搭載。

モード切替スイッチ(シティモード、ハイウェイモード、オートモード)を操作するだけで、燃費効率を高めます。また、車速感知式オートマチック(車速感知式オートマチック)を操作するだけで、燃費効率を高めます。また、車速感知式オートマチック(車速感知式オートマチック)を操作するだけで、燃費効率を高めます。また、車速感知式オートマチック(車速感知式オートマチック)を操作するだけで、燃費効率を高めます。

信頼の制動性能。3チャンネル・デジタル制御

体感を実現したハンドリング性能、高直進性、そしてどこまでも快適で高品位な乗り心地。その走りは、ひとつの理想に到達しようとしています。



A.L.B. Anti-Lock Brake System
A.L.B. (アーラブ)、(アーラブ)、(アーラブ)、(アーラブ)
滑りやすい路面での急ブレーキ時などに、いわゆるゼビングブレーキを高精度コンピューターが素早く精密に行い、車輪ロックを積極的に制御。ハンドリングの走行性能を確保します。しかも車輪は左右独立、後輪は左右同時に制御する3チャンネル方式により、路面状況が左右で異なる場合にも安定感の高い制動フィーリングを実現します。

●A.L.B. (アーラブ)の仕組み
A.L.B. (アーラブ)は、車輪の回転速度をセンサで检测して、車輪の滑り出しを感知。感知した際は、車輪の回転を停止する。ただし、A.L.B. (アーラブ)の場合は、車輪の回転を停止する。ただし、A.L.B. (アーラブ)の場合は、車輪の回転を停止する。ただし、A.L.B. (アーラブ)の場合は、車輪の回転を停止する。
強力な制動力。4輪ディスクブレーキ。(HYPER16V)
全車のフロント・ブレーキに、放熱効果の高い耐フェード性に優れた大径ベンチレーテッドディスクを採用。さらに、JZ-i、IX-i (HYPER16V)は、リニアディスクを搭載する4輪ディスクブレーキとしています。



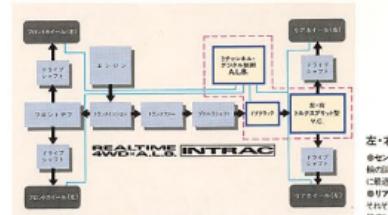
4-Wheel Double Wishbone Suspension

INNOVATIVE TRACTION CONTROL

さまざまな路面状況のなかで、誰もがやりとりを持って走ることができたなら…。その大きなカギを握っているのが、走破性に深く関わる路面への駆動力伝達効率と、走破性に見合う制動性能の向上です。ここに誕生した、ホンダの革新的4WDシステム、イントラック。新機構、左・右トルクスプリット型V.C.(ビスカス・カップリング)と、独自の技術で創造し、熟成した3チャンネル・デジタル制御A.L.B.(4輪アンチロックブレーキ)の高次元融合により、際立つ走破性と高い制動性能を獲得しました。

走る・曲がる・止まるというクルマの基本性能に、新たなレベルをもたらす高水平のボテンシャル。コンチュートの躍動の世界にも、もうひとつのかさを奏でます。

1982年登場! Honda 4WD×A.L.B INTRAC



左・右トルクスプリット型V.C.の3つの機能

①センタービスカスカップリング機能、前後輪の回転差に応じて駆動力を自動的に配分する機能。センターブレーキの操作を踏まえ、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。
②リモコンSD(リモコンドライブ)機能、それでの操作に合わせ、後左/右輪に独立して最適駆動力を伝達することで、LSKを実現しています。

③実時間的な駆動力がよりスマートに得られます。ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

DCL(実時間的な駆動力)がよりスマートに得られます。ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

④センターブレーキ機能、スムーズに操作が可能で、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑤センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑥センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑦センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑧センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑨センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑩センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑪センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑫センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑬センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑭センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑮センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。

⑯センターブレーキ機能、ドライブシャトルが逆位相で動作して作動します。



際立つ走破性。
頼もしい制動性能。
4WDに次代の指標を
提示するイントラック。



「走る」性能、「止まる」性能を飛躍的に進化。理想的な水準に限りなく近い、4WDの革新です。優れた乗り心地まで実現した快速4WDセダン。さあせます。しかも、独立懸架により車体重量を大幅に軽減。快速な乗り心地も獲得しました。
後左/右輪に独立して駆動力を伝達。
コンパクト設計、左・右トルクスプリット型V.C..
イントラックに導入した左・右トルクスプリット型V.C..

付入されたシリコンオイルを剪断する(はみ切る)
際の抵抗を30%、後左/右輪に独立して駆動力を伝達。
コンパクトなメカニズムながら、路面変化や走行
状態の変化によって同じ車両操作における左/右
輪の回転差を常に一定に保つことで、高級な
走行性能を実現しています。

ローホールド機構付
電子制御2WAY遠オートマチック。

優しく頼もしいホンダ4WDならではの走りをより身近なものとして楽しんでください。先進のフル
ATと前輪ATを搭載しました。高級度デジタルコン
ピュータが、変速やロックアップのタイミング及び
領域をフル制御。アッカルOFF時までロックア
ップ領域を飛躍的に拡大したホンダ独自のデュ
アルモード、ロックアップブロードモード、リア4WD
減速ギアと同時に選択する車上モードなどもしくは、
2速の変速操作が選択可能。S-IINGでは、よ
りパワーのある高回転域での走行が行えます。さら
に、後半車中止自動切替機能を採用。4WDとのペ
ストマッチングを実現しました。また、更にかわめ
てなめらかな走行に、停止車中止自動切替機能を
採用。その他の機能も充実させました。



4WDの走破性を支える高次の制動性能。
3チャンネル・デジタル制御A.L.B.(ブレーキ)
駆動・制動性能の高次元のバランスをめざし、イン
トラックは、独創的3チャンネル・デジタル制御A.L.B.
を搭載。その機能により効果的に運転すれば、A.L.B.連動ドグ(橋合リクラッチ)を内蔵した通常
制御時は車体横揺れを抑制して安定感あるブレーキ
ングと、効率のよいエンジンブレーキを。しかし、A.L.B.停止制御開始時にドグクラッチ(後輪の車輪
鎖をカットし、路面状況、走行状況をより正確に
感知して、A.L.B.の効率を最大限に發揮させます)、この先進の運動制御により、4WDとA.L.B.の絶妙
のコントロールが実現して走行がより安全で、走行
性が向上します。

また、このA.L.B.は、シフトロック
機能を採用。ATトーションシングルケーブル装備。

もうひとつ高性能。リアルタイム4WD

コンチュートには、センタービスカス・カップリング方式のリアルタイム4WDも用意しています。路面変化
に随時に対応し、前・後輪の駆動力を自動的に最
適分配。ドライバーによる操作を必要しない、V.C.
の特性を存分に活かした高性能4WDです。

REALTIME 4WD

スイッチやハンドルのみで、山岳路の坂道走行など、ど
うに強力な駆動力を必要とする場面で、スムーズロー
ーが威力を発揮します。



