HONDA

PRESS INFORMATION

1997年 9月19日

フォーミュラエントリーカー

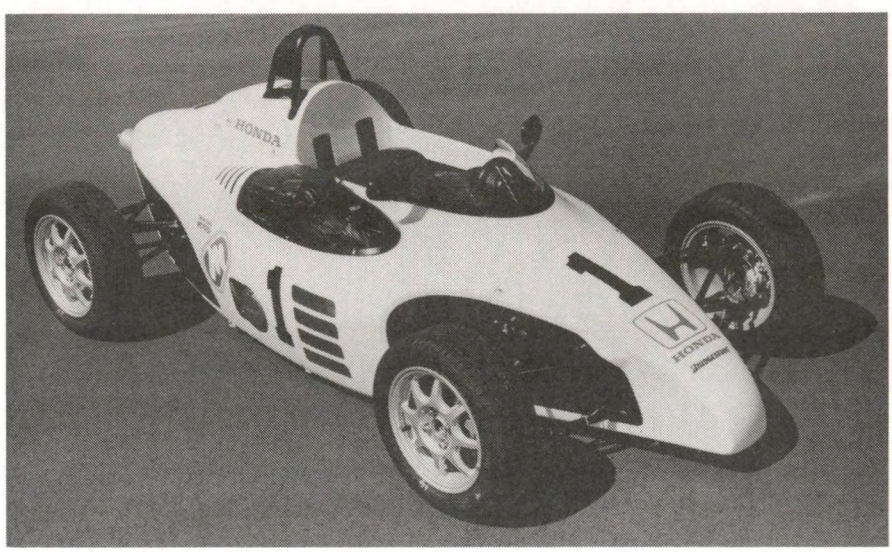
「ホンダ サイド・バイ・サイド」を完成

本田技研工業㈱は、二輪と四輪を融合させたホンダならではの、**新しいモータースポーツ・カテゴリーを創出する「ホンダ サイド・バイ・サイド(Side By Side)」を完成した。**

この「サイド・バイ・サイド」は、二輪車の狭角V型2気筒エンジンをドライバーの横に搭載した、シングルシーターの新カテゴリー・フォーミュラカーで、クローズド・サーキット専用車両として開発、国内モータースポーツの底辺拡大と、ドライバーのスキルアップを目標としている。

ドライバーの後ろや前でなく座席の真横にエンジンを置くパッケージングから「サイド・バイ・サイド」と命名され、ユニークなスタイリングとフォーミュラカーの俊敏性を合わせ持つ、新しいカテゴリーのモータースポーツ車両としている。特にそのハンドリングは、極めて小さいヨー慣性モーメントと均等な前後重量配分により、抜群のスライドコントロール性能を持ち、容易にスポーツ走行が楽しめるものとしている。コントロールし易いサイズとパワー、優れたタイヤ性能などにより、誰でもがフォーミュラカーのドライビングを楽しめる。安全性は上位フォーミュラともいえるFJ1600と同等のものを確保している。

この全く新しいミニフォーミュラカー「サイド・バイ・サイド」は、本年10月より「ツインリンクもてぎ」において、ドライビングスクールやスポーツ走行を楽しんでいただける予定。



「ホンダ サイド・バイ・サイド」

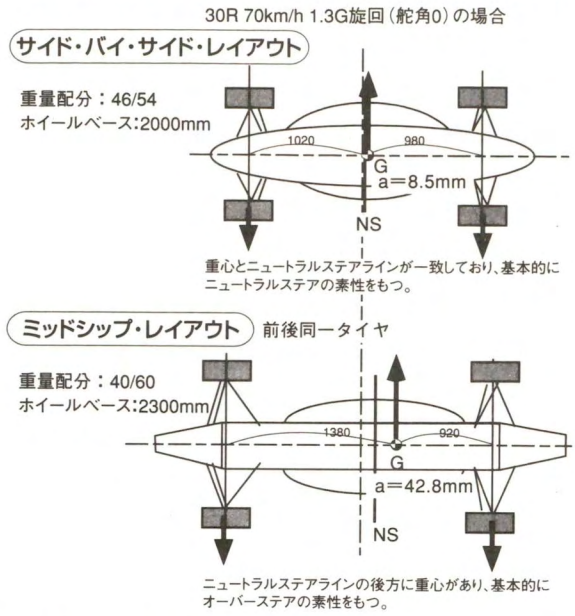
○「サイド・バイ・サイド」概要

●操縦安定性能

ドライバーの右横にエンジンが位置する特異なレイアウトを採用し、慣性マスを全て重心位置付近に集中させている。これにより、極めて小さいヨー慣性モーメント[32.1kgms^2]が実現でき、重心とニュートラルステアライン※1がほぼ一致している。このため、回頭性に優れ、アンダーステアからオーバーステアへ変化する、いわゆるリバースステアの度合いも少なく、テールアウト状態からのリカバリー(カウンターステア)が容易に行える。ショートサーキットから本格的な国際規格サーキットまで、スポーツ走行を楽しめるものとしている。

※1：コーナリング中に慣性力が働いてもアンダーステア/オーバーステアを生じない中立ライン。

[旋回時の重心とニュートラルステアライン比較図]



NS＝ニュートラルステアライン
G　＝重心位置
a　＝重心とニュートラルステアラインからのオフセット量

●エンジン

エンジンはホンダの二輪「アフリカツインXRV750」の軽量コンパクトな挟角V型2気筒エンジンを採用し、エンジン幅が狭くドライバーの右横への搭載を可能とした。

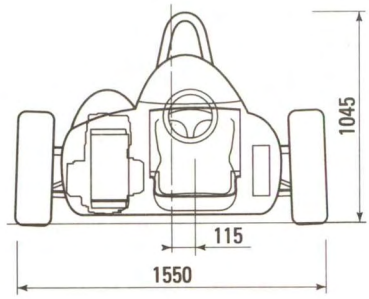
●駆動系概要

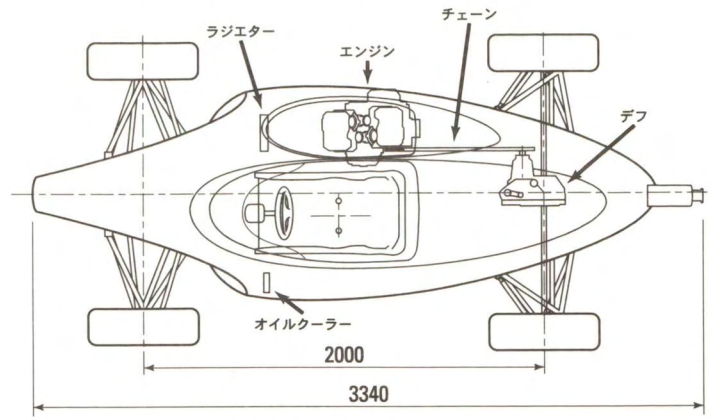
トランスミッションは、「アフリカツインXRV750」の5速ミッションを生かしシーケンシャルシフトとしている。ドライブチェーンによりデファレンシャルと一体の前後進切り換装置へ導かれたエンジンパワーは、デファレンシャルからドライブシャフトを経由して後輪を駆動する。さらに、ドリブンスプロケットを交換することにより、容易にファイナルギアレシオを変更することができ、コースに合わせたセッティングが可能となる。

●安全性能

「誰もが安全に安心してスポーツ走行が楽しめるマシン」を目標に、上位クラスフォーミュラのFJ1600と同等の安全性能を確保。万一のクラッシュ時などでも、ドライバーの脱出、救助性についても十分配慮している。

●全体レイアウト(二面図)





●主要諸元

寸法	全　　長(mm)	3,340
	全　　幅(mm)	1,550
	全　　高(mm)	1,045
	車　　重(kg)	390
	ホイールベース(mm)	2,000
	トレッド　前/後(mm)	1,325/1,375
フレーム形式		鋼管スペースフレーム
エンジン	エンジン仕様	挟角V2 SOHC
	総排気量(cc)	742
	最大出力(PS/rpm)	57/7,500
	最大トルク(kgm/rpm)	6.1/6,000
タイヤサイズ		175/60R14
トランスミッション		5速シーケンシャルミッション(後退用副変速機付)