

1988.08.03

「シビック&CR-X」シリーズの装備を充実して発売

本田技研工業(株)は、国際車として高い評価を得ているシビック&CR-Xシリーズに革新的なトラクション制御システムのイントラック仕様の設定や4輪アンチロックブレーキ(A・L・B)の設定など装備内容を充実、8月4日より発売する。

なお、シビック・3ドア／4ドア・セダン／5ドア・シャトル及びシビックプロの4車種はプ リモ店から、CR-Xはベルノ店からそれぞれ発売する。今回の装備内容の充実はつぎの通りである。



- 4WD車に[LOW]ホールド機構付フル電子制御の2WAY4速オートマチック(デュアルモードロックアップ)付きをタイプ設定。(4ドアのRTi LIMITED 4WDとRTi J 4WD／5ドアのRTi 4WDとRTi J4WDに設定)。このシステムは、高精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。しかも、[D]レンジ(ノーマルモード)、[S]レンジ(スポーツモード)の2通りの変速特性が選択可能となっている。さらに、4WDの高い走行性に対応し、[LOW]ホールド機構を新たに装備、[2]レンジ選択中[LOW]ボタンをONにすれば50km/h以下で自動的に1速へシフト、シフト後は1速固定のホールド状態となり、降坂時にも強力なエンジnbrake効果が得られるものとしている。
- シビック4ドアセダン及び5ドアシャトルに、4WDと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)を組み合わせた、革新的4輪駆動システム(※)「イントラック」を設定。(4ドアRTiLIMITED 4WD／5ドアRTi 4WD)

これにより、駆動及び制動能力を一段と高め、走る、曲る、止まるというクルマの基本性能を大幅に向上させている。

- シビック3ドアと4ドア／CR-Xに、走りに大きな信頼感を与える「3チャンネル・デジタル制御A・L・B」装着車を設定。(シビック3ドアSiエクストラ／4ドア36i LIMITED、CR-X Si)
- シビック4ドアセダン36iとRTi 4WDをそれぞれ36i LIMITEDとRTi LIMITED 4WDにタイプ名を変更し、電動格納ドアミラーやリアELR3点式シートベルト、リアセンターアームレスト等装備を充実させた。
- シビック4ドアRTX 4WD／RTX エクストラ 4WDにトランクスルー機構やリアピロー(ヘッドレスト)を採用するなど装備を充実した。
- シビック／CR-Xシリーズの全オートマチック車にセレクトレバーの確実な操作性をめざして、イグニッションスイッチがONのとき、ブレーキペダルを踏まないと[P](駐車)位置からのシフト操作が行なえないシフトロック機構や、[P]位置にあるのみイグニッションキーを抜くことができる、キー・インターロック機構、セレクトレバーが[R](後退)位置にあると、チャイムが鳴ってドライバーに知らせる後退位置警報装置を採用した。

※イントラック(INTRAC=INNOVATIVE TRACTION CONTROL SYSTEM)革新的トラクション制御システム)

後車軸中央にビスカスカップリング(V・C)を左右に2個配したユニークな機構の左右トルクスプリット型V・Cが、路面状況や走行状態に合わせ、前・後輪及び後左／右輪に最適駆動力を配分し、トラクションを自動的にコントロールすることにより、滑りやすい路面での走破性向上を高水準で達成。また、この走破性の向上に見合う高い制動性能を得るため、3チャンネル・デジタル制御A・L・Bを高次元で融合し、良好な操舵フィーリングを得られるものとしている。さらに、このA・L・Bの機能をより効果的に引き出すため、A・L・B連動ドグ(噛合い)クラッチを内蔵、通常制動時は4駆状態で安定感あるブレーキングを、A・L・Bが作動開始すると同時にドグクラッチが後輪の駆動系をカットし、A・L・Bの能力を最大限に発揮。

目標販売台数(国内・月間)

シビックシリーズ 12,000台

CR-Xシリーズ 2,000台

価格表<単位:千円>

ドア	排気	タイプ	東京	名古屋	大阪	福岡	仙台	札幌
----	----	-----	----	-----	----	----	----	----

	量			屋				
3	1.3l	23U	860	862	866	881	876	894
	1.3l	23L	960	962	966	981	976	994
	1.5l	25R	1,120	1,122	1,126	1,141	1,136	1,154
	1.5l	25X	1,260	1,262	1,266	1,281	1,276	1,294
	1.6l	Si	1,430	1,432	1,436	1,451	1,446	1,464
	1.6l	Si エクストラ	1,525	1,527	1,531	1,546	1,541	1,559
4	1.5l	35U	980	982	986	1,001	996	1,014
	1.5l	35M	1,120	1,122	1,126	1,141	1,136	1,154
	1.5l	35X	1,230	1,232	1,236	1,251	1,246	1,264
	1.5l	35X エクストラ	1,315	1,317	1,321	1,336	1,331	1,349
	1.6l	36i-LIMITED	1,480	1,482	1,486	1,501	1,496	1,514
	1.5l	RTX4WD	1,495	1,497	1,501	1,516	1,511	1,529
	1.5l	RTX4WD エクストラ	1,580	1,582	1,586	1,601	1,596	1,614
	1.6l	RTi J 4WD	1,675	1,677	1,681	1,696	1,691	1,709
	1.6l	RTi-LIMITED 4WD	1,760	1,762	1,766	1,781	1,776	1,794
	1.6l	RTi-LIMITED 4WD(イントラック)	1,940	1,942	1,946	1,961	1,956	1,974
5	1.5l	55X	1,270	1,272	1,276	1,291	1,286	1,304
	1.5l	55X エクストラ	1,355	1,357	1,361	1,376	1,371	1,389
	1.6l	56i	1,510	1,512	1,516	1,531	1,526	1,544
	1.5l	RTX4WD	1,535	1,537	1,541	1,556	1,551	1,569
	1.5l	RTX4WD エクストラ	1,620	1,622	1,626	1,641	1,636	1,654
	1.6l	RTi J 4WD	1,715	1,717	1,721	1,736	1,731	1,749
	1.6l	RTi 4WD	1,810	1,812	1,816	1,831	1,826	1,844
	1.6l	RTi 4WD(イントラック)	1,990	1,992	1,996	2,011	2,006	2,024
	1.3l	PRO	860	862	866	881	876	894
CR-X	1.5l	1.5X	1,260	1,262	1,266	1,281	1,276	1,294
	1.6l	Si	1,498	1,500	1,504	1,519	1,514	1,532

※注

1. 価格表はマニュアルミッション車。但しRTiJはオートマチック車。
2. 電子制御ロックアップ機構付4速オートマチックは9万1千円高でFF車に搭載車を設定。
フル電子制御2WAY4速オートマチックは10万5千円高で4WD車に搭載車を設定。
3. 油圧反力感知方式パワーステアリングは4万円高で以下のタイプに設定。
3ドア23L、Si、5ドアプロ
(上記を除く23U、35U以外のシビックは標準)
4. 電動スモークガラス・サンルーフは8万円高で以下のタイプに設定。
3ドア25R、25X、Si、Siエクストラ：4ドア35X、35Xエクストラ、
36i LIMITED、RTX4WD、RTX4WDエクストラ、RTiJ、
RTi LIMITED4WD：5ドア55X、55Xエクストラ、56i、
RTX4WD、RTX4WDエクストラ、RTiJ、RTi4WD
5. CR-Xには以下をセットで装着車を設定。
 - 1) 油圧反力感知方式パワーステアリング+パワーウインドウ+可倒式電動リモコンドアミラーは7万5千円高。
 - 2) 油圧反力感知方式パワーステアリング+パワーウインドウ+可倒式電動リモコンドアミラー+電動アウターライドサンルーフは15万5千円高。
 - 3) 油圧反力感知方式パワーステアリング+パワーウインドウ+可倒式電動リモコンドアミラー+グラスストップ+ブロンズガラスは12万5千円高。
6. スーパーサウンド・システムは20万円高でCR-Xの1～3の装着車にセットで設定。
7. マニュアルエアコン15万5千円、オートエアコンは18万1千円でタイプにより工場装着車を設定。

主要諸元(ホンダ・E-EF6/ホンダ・E-EF7)

タイプ	1.5X		Si		Si(A.L.B.装着車)	
	ホンダ・E-EF6	ホンダ・E-EF6	ホンダ・E-EF7	ホンダ・E-EF7	ホンダ・E-EF7	ホンダ・E-EF7
トランスミッション 5速マニュアル	●		●		●	
トランスミッション 電子制御(PGM)		●		●		●

ロックアップ 機構付 4 速 オートマチック						
寸法・重量 全長(m)	3.755					
寸法・重量 全幅(m)	1.675					
寸法・重量 全高(m)	1.270					
寸法・重量 ホイールベ ース(m)	2.300					
寸法・重量ト レッド(m) 前	1.450					
寸法・重量ト レッド(m) 後	1.455					
寸法・重量 最低地上高 (m)	0.150					
寸法・重量 車両重量 (kg)	840〔870〕	870〔890〕	890〔910〕	910〔930〕	910〔930〕	930〔950〕
寸法・重量 車両重量 (kg) パワー ステアリン グ装着車	860〔880〕	880〔900〕	900〔930〕	920〔950〕	920〔950〕	940〔970〕
寸法・重量 車両重量 (kg) グラス トップ・パワ ーステアリ	870〔890〕	890〔910〕	910〔940〕	930〔960〕		950〔980〕

ング装着車						
寸法・重量 車両重量 (kg) サンプル・パワー ステアリング装着車	870[890]	890[910]	920[940]	940[960]	940[960]	960[980]
寸法・重量 乗車定員 (名)	4					
寸法・重量 客室内寸法 (m) 長さ	1.545					
寸法・重量 客室内寸法 (m) 幅	1.390					
寸法・重量 客室内寸法 (m) 高さ	1.045					
寸法・重量 客室内寸法 (m) 高さ グ ラストップ装 着車	1.055					
寸法・重量 客室内寸法 (m) 高さ サ ンプルーフ装 着車	1.050					
エンジン エ ンジン型式	D15B		ZC			
エンジン エ ンジン種類	水冷直列 4 気筒横置(無鉛ガソリン使用)					

エンジン 燃 焼室形式	ヘントルーフ形					
エンジン 弁 機構	SOHC ベルト駆動 吸 気 2 排気 2		DOHC ベルト駆動 吸気 2 排気 2			
エンジン 総 排気量 (cm3)	1.493		1.590			
エンジン 内 径×行程 (mm)	75.0×84.5		75.0×90.0			
エンジン 圧 縮比	9.2		9.5			
エンジン 燃 料供給装置 形式	キャブレター式(2速)		電子燃料噴射式(ホンダ PGM-FI)			
エンジン 燃 料ポンプ形 式	ダイヤフラム式		電動式			
エンジン 燃 料タンク容 量(l)	45					
エンジン 潤 滑油容量(l)	3.8		4.3			
エンジン 潤 滑方式	圧送式					
エンジン 点 火装置形式	フル・トランジスタ式バッテリー点火					
性能 最高 出力 (PS/rpm)ネ ット値(*)	105/6,500	100/6,300	130/6,800	130/6,800	130/6,800	130/6,800
性能 最大ト ルク	13.2/4,500	12.8/4,500	14.7/5,700			

(kg-m/rpm) ネット値						
性能 燃料 消費率 (km/l) 10 モ ード走行(運 輸省審査 値)	15.8<15.4>	13.8<13.6>	15.2 <14.8>	13.2 <13.0>	15.2 <14.8>	13.2 <13.0>
性能 燃料 消費率 (km/l) 60km/h 定 地走行(運 輸省届出 値)	25.0<24.5>	23.5<23.0>	23.4<23.0>			
性能 最小 回転半径 (m)	4.5					
性能 制動 停止距離 (m) 初速 50km/h 時	14.0					
動力伝達・ 走行装置 クラッチ形 式	5 速マニュアル車:乾式単板ダイヤフラム/4 速オートマチック車:3 要素 1 段 2 相形(ロックアップクラッチ付)					
動力伝達・ 走行装置 変速機形式	常時嚙合式(5 速マニュアル車の後退は選択しゅう動式)					
動力伝達・ 走行装置 変速機操作 方式	フロア・チェンジ式					
動力伝達・	3.250	2.705	3.250	2.705	3.250	2.705

走行装置 変速比 1 速						
動力伝達・ 走行装置 変速比 2 速	1.894	1.560	1.944	1.500	1.944	1.500
動力伝達・ 走行装置 変速比 3 速	1.259	1.027	1.346	1.027	1.346	1.027
動力伝達・ 走行装置 変速比 4 速	0.937	0.780	1.033	0.780	1.033	0.780
動力伝達・ 走行装置 変速比 5 速	0.771	—	0.878	—	0.878	—
動力伝達・ 走行装置 変速比 後 退	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954
動力伝達・ 走行装置 減速比	4.250	3.933	3.888	3.933	3.888	3.933
動力伝達・ 走行装置 カジ取り形 式	ラック&ピニオン式					
動力伝達・ 走行装置 タイヤ	175/70R13 82S		185/60R14 82H			
動力伝達・ 走行装置 主ブレーキ の種類・形 式 制動倍	真空倍力式					

力装置		
動力伝達・ 走行装置 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	
動力伝達・ 走行装置 主ブレーキ の種類・形 式 後	油圧式リーディングト レーリング	油圧式ディスク
動力伝達・ 走行装置 主ブレーキ の種類・形 式 作動系 統及び制動 車輪	2 系統式:前右 1 輪-後左 1 輪/前左 1 輪-後右 1 輪	
動力伝達・ 走行装置 主ブレーキ の種類・形 式 制動力 制御装置形 式	プロポーションング装置	プロポーションング装 置(スキッド・コントロ ール装置付)
動力伝達・ 走行装置 懸架方式 (独立懸架)	前/後:ダブルウィッシュボーン式	
動力伝達・ 走行装置 スタビライザ ー形式	前:トーションバー式	前/後:トーションバー式

〈 〉内はパワーステアリング装着車。[]はエアコン装着車。

主要諸元(ホンダ・L-EY2)

車名・型式	ホンダ・L-EY2
トランスミッション	5 速マニュアル
寸法・重量 全長(m)	4.105
寸法・重量 全幅(m)	1.685
寸法・重量 全高(m)	1.480
寸法・重量 ホイールベース(m)	2.500
寸法・重量 トレッド(m) 前	1.445
寸法・重量 トレッド(m) 後	1.450
寸法・重量 最低地上高(m)	0.160
寸法・重量 車輪重量(kg)	920[940]
寸法・重量 車輪重量(kg) エアコンディショナー装着車	950[960]
寸法・重量 乗車定員(名)	2(5)
寸法・重量 荷室内寸法(m) 長さ	1.435(0.815)
寸法・重量 荷室内寸法(m) 幅	1.330(1.350)
寸法・重量 荷室内寸法(m) 高さ	0.905(0.905)
寸法・重量 最大積載量(kg)	400(200)
エンジン エンジン型式	D13B
エンジン エンジン種類	水冷直列 4 気筒横置(無鉛ガソリン使用)
エンジン 燃焼室形式	ペントルーフ形
エンジン 弁機構	SOHC ベルト駆動 吸気 2 排気 2
エンジン 総排気量(cm ³)	1,343
エンジン 内径×行程(mm)	75.0×76.0
エンジン 圧縮比	9.3
エンジン 燃料供給装置形式	キャブレター式

エンジン 燃料ポンプ形式	ダイヤフラム式
エンジン 燃料タンク容量(l)	45
エンジン 潤滑油容量(l)	3.8
エンジン 潤滑方式	圧送式
エンジン 点火装置形式	フル・トランジスタ式
性能 最高出力(PS/rpm)ネット値 *	82/6,300
性能 最大トルク(kg-m/rpm)ネット値	10.6/3,500
性能 燃料消費率(km/l)60km/h 定地走行 (運輸省届出値)	22.9[22.2]
性能 最小回転半径(m)	4.8
性能 制動停止距離(m)初速 50km/h 時	14.5
動力伝達・走行装置 クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム
動力伝達・走行装置 変速機形式	常時噛合式(後退は選択しゅう動式)
動力伝達・走行装置 変速機操作方式	フロア・チェンジ式
動力伝達・走行装置 変速比 1 速	3.250
動力伝達・走行装置 変速比 2 速	1.894
動力伝達・走行装置 変速比 3 速	1.259
動力伝達・走行装置 変速比 4 速	0.937
動力伝達・走行装置 変速比 5 速	0.771
動力伝達・走行装置 変速比 後退	3.153
動力伝達・走行装置 減速比	4.250
動力伝達・走行装置 カジ取り形式	ラック・ピニオン式
動力伝達・走行装置 タイヤ(前・後)	155R13-6PR LT
動力伝達・走行装置 主ブレーキの種類・ 形式 制動倍力装置	真空倍力式
動力伝達・走行装置 主ブレーキの種類・ 形式 前	油圧式ディスク
動力伝達・走行装置 主ブレーキの種類・ 形式 後	油圧式リーディング・トレーリング

動力伝達・走行装置 作動系統及び制動車輪	2系統式 前後1輪-後左1輪 前左1輪-後右1輪
動力伝達・走行装置 制動力制御装置形式	プロポーションング装置
動力伝達・走行装置 懸架方式	ダブルウィッシュボーン式(前/後)
動力伝達・走行装置 スタビライザー形式	トーション・バー式(前)

- ()内は5名乗車時。[]内はパワーステアリング装着車。
- 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)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。
- *エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。
「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態と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、「グロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。
- 道路運送車両法による型式指定申請書数値
- 製造事業者:本田技研工業株式会社